2. EL ARAÇ SATIŞINDAKİ YENİ DÜZENLEMENİN TÜM DETAYLARI

SAYI: 2018-3 FİYATI: 12 TL
www.otohaber.com.tr
Auto Zeitung işbirliğiyle

otohaber



TEKNOLOJİ

MAZDA SKYACTIV X



SUV PAZARINDA ÇEŞİTLİLİK ARTMAYA DEVAM EDİYOR

AUDI Q3



VW T-ROC BREEZE

SUV'DA REKABET BÜYÜYOR



FERRARI SUV



MERCEDES GLE

OPEL MOKKA X

FUAR 2018 CENEVRE OTOMOBİL FUARI



KIA CEED



BMW X4



PEUGEOT 508

CENEVRE'DE BÜYÜK ŞOV



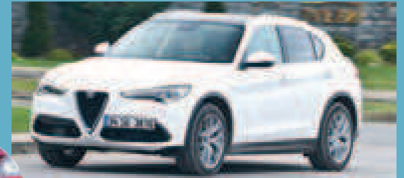
MERCEDES A SERİSİ

SÜRÜŞ İZLENİMİ

SUBARU İLE BUZDA DANS



TESTLER



ALFA ROMEO STELVIO

RUH VE GÜZELLİK



BMW X3

BAY MÜKEMMEL



JEEP COMPASS

MANTIKLI SEÇİM



PEUGEOT EXPERT TRAVELLER

DONANIM ZENGİNİ

9 771304 570001 03
ISSN 1304-5709 K.K.T.C. FİYATI 14,50 TL



Editör

Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

YENİLİK ZAMANI

Kimileri "Mart kapıdan baktırır kazma kürek yaktırır" der, kimi "Mart ayı dert ayı" der. Otomotivde ise Mart yenilik ayıdır. Özellikle bizim de dahil olduğumuz Avrupa pazarında yıl içerisinde satışa sunulacak yeni modellerin en önemli gösterim alanı Cenevre Otomobil Fuarı'ndan bahsediyorum. Son birkaç yıldır otomobil fuarlarına katılmayan otomobil firmaları nedeniyle fuarların geleceği tartışılmaya başlandı. Avrupa'da otomobil dünyasının tarafsız alanı olarak kabul edilen Cenevre Otomobil Fuarı'na bu yıl 5 marka katılmıyor. Opel, DS, Infiniti, Cadillac ve Chevrolet standları bu yıl fuarda olmayacak. Bu markalar arasında Avrupa pazarı için en önemlisi olan Opel, yeni bir model ya da teknolojisi olmadığı için fuara katılmayacağını açıkladı. Tabii yüksek fuar maliyeti de temel sebeplerden biri.

Beş markanın fuara katılmayacak olması, Cenevre'nin sönük geçeceği anlamına gelmiyor. 6-7 Mart'ta kapılarını basın mensuplarına açacak olan fuarda 110'dan fazla Avrupa ve dünya tanıtımı yapılacak. Bunlar arasında elbette konsept otomobiller de var ama bolca seri üretim otomobil, pazardan pay kapma savaşına Cenevre'de start verecek. Tabii teknoloji savaşları da fuarın dikkat çekici yönünü oluşturacak. Artık sadece yeni modeller değil, yeni güvenlik teknolojileri, hibrit ve elektrikli otomobillerdeki teknolojiler ön planda. Cenevre Otomobil Fuarı'ndaki önemli yenilikleri ilerleyen sayfalarımızda (sayfa 52) okuyabilirsiniz.

Mart ayı otohaber için de yenilik ayı. Tasarımımızda yaptığımız değişikliklerle daha kolay okunan ve daha güzel görünen sayfalar hazırlama çalıştık. Kimliğimizden, karakterimizden ödün vermeden yapmaya çalıştığımız bu yeniliği umarım beğenirsiniz. Türkiye'nin en çok satılan ve okunan otomobil dergisi otohaber'de değişmeyenler, tarafsız, doğru, tüketiciden yana habercilik ve test anlayışı. Yani otohaber'i öncü ve lider yapan özellikler…



KAPAK KONUSU

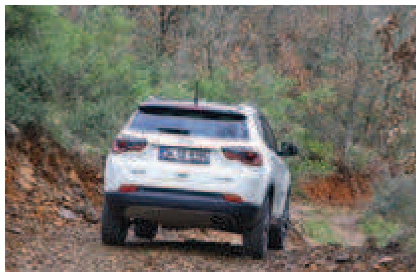


YENİLİK

HABERLER

TEST







SÜRÜŞ İZLENİMİ





AYIN OTOMOBİLLERİ

HER AY

ÖNEMLİ ADIM

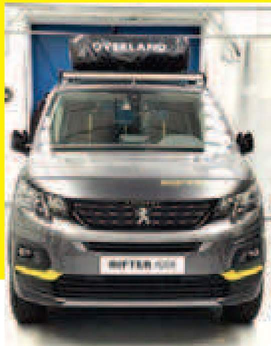
Hafif ticari araç sınıfında şimdiye kadar Partner ile yer alan Peugeot, tamamen yenilediği temsilcisini gün yüzüne çıkarttı. Biz de yeni modelin prototip versiyonuyla buluşmak için Fransa'ya gittik.

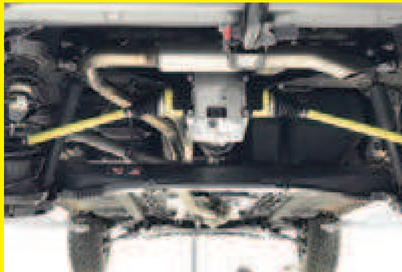


Peugeot için ileriye doğru atılmış büyük bir adım hafif ticari araç sınıfında geldi. Bu sınıfta Partner ile rekabet eden Peugeot, yoluna Rifter model adıyla devam edecek. Rifter, 5 kişilik oturma alanı haricinde 35 cm daha uzun bir karoserle 7 kişilik versiyona da sahip.

Türkiye'den otomobil dergisi olarak sadece otohaber, Peugeot Rifter ile Fransa'da buluştu. Markanın yeni nesil tasarım anlayışına uygun şekillenen Rifter, güçlü görünüyor. Aslan pençesi olarak adlandırılan far tasarımı ve geniş ön ızgarası diğer Peugeot modelleriyle uyumlu bir yapıda. Kısa motor kaputuna sahip olan otomobilde bununla birlikte görüş açılarını iyileştirmek adına geniş cam yüzeylere yer verilmiş. Yüksek sürüş pozisyonu da Rifter'ın ergonomisini arttırıyor.

Profile baktığımızda crossover algısı yaratan plastik kaplamaları görüyoruz. Otomobilin etrafını çepeçevre saran bu kaplamalar günlük kullanımda boyanın en çok zarar görebileceği alanlarda yer alıyor. Sürgülü arka kapılar kabine dar alanlarda da kolay ulaşmayı sağlıyor. Otomobilin stoplarında da marka imzası niteliğinde üç çizgi şeklinde "pençe" tasarımı verilmiş aydınlatmalar görülüyor. Geniş açılan bagaj kapağı üstündeki cam da bağımsız olarak açılabiliyor. Bu sayede dar alanlarda bagaja eşya





RIFTER 4X4 CONCEPT

Rifter ile tanışmaya gittiğimiz Fransa'da herkesten önce olarak 4x4 versiyonu ve 4x4 konsept otomobiliyle de tanıştık. Konsept olarak ületilen Rifter 4x4 modelinde konusunun uzmanı Dangel 4x4 markasının imzası var. Geliştirme aşaması devam eden 4x4 seçeneğinin Türkiye'de satılıp satılmayacağı henüz belli değil. Rifter'a eklenen 4x4 sistemiyle birlikte otomobil 80 mm yerden yükseltildi. Özel lastikler kullanılıp arazi koşullarına uyumluluğu sağlandı. Çekiş sisteminde önden çekiş, kilik veya auto modunu kullanmak için, tasarımı bozmayan bir dairesel kumanda eklendi. Otomobili karoserinin doğa şartlarından korunması için mat siyah kaplamalar kullanıldı. Yan ayna, radyatör ızgarası ve tavan rayları gibi bazı aksesuarın üretim versiyonunda sunulacak olması iyi bir haber.







Bagaj kapağının camının bağımsız olarak açılabilmesi güncel Partner'den tanıdığımız bir özellik.



i-Cockpit tasarım anlayışı Rifter'da da kullanılmış.

RIFTER PROTOTİP

Türkiye'de sadece otohaber Dergisi'nin bulduğu, dünya genelinde çok az yayının katıldığı özel bir organizasyonda Rifter ile tanıştık. Rakip modeller ve önceki nesille de kıyaslama şansı bulduğumuz organizasyonda Rifter'ın sınıfı için ne kadar önemli bir model olacağını gözlemleyebildik. Geniş ve aydınlık kabinde ergonomik ve fonksiyonel ihtiyaçlar detaylı şekilde düşünülmüş. Modern kokpit tasarımı alışıldık hafif ticari araç çizgisinden ayrılmasını sağlıyor. Henüz prototip aşamasında olan Rifter ile ilgili sürüş tecrübemizi amborgo sebebiyle paylaşamasak da, üretim öncesi halinin bile çok özenli ve detaylı geliştirildiğini, sınıfındaki hitiyaçların göz ardı edilmediğini söyleyebiliriz.



Rifter prototiplerini farklı motor seçenekleriyle deneyimledik.

liyor. Bu sayede dar alanlarda bagaja eşya koymanın pratik bir yöntemi sunulmuş.

Otomobilin markanın yeni nesil iç mekan tasarım diline sahip olduğu görülüyor. i-Cockpit isimli konsol yerleşimi hafif ticari sınıfı standartlarına göre oldukça modern. İç mekanı herkesten önce görenlerden biri olarak şunu söyleyebiliriz ki, modern tasarım içerisinde ergonomi ve fonksiyonellik öğeleri kaybolmamış. 8 inçlik dokunmatik ekranın göz hizasındaki konumu görüş açılarını etkilemiyor. Sistemin çalışma hızı ve hassasiyeti başarılı. Klima ve ESP gibi fonksiyonların ekran dışında da fiziksel kontrol düğmelerinin bulunuyor olması ergonomiyi arttırmış. Sistemin içerisinde Mirror Link, Apple CarPlay ve Android Auto gibi güncel bağlantı yapıları da yer alıyor.

Elektronik donanım seviyesi de yüksek olan otomobilde, adaptif hız sabitleme, aktif trafik levha tanımlama, aktif şerit takibi, sürücü yorgunluk uyarı sistemi, aktif güvenlik freni, römork stabilite kontrol sistemi, akıllı far asistanı, otomatik kısa ve uzun farlar, 180 derece geri görüş kamerası, kör nokta uyarısı ve anahtarsız giriş/çalıştırma sistemleri sunuluyor.

Vites konsolunda elektrikli el freni ve dairesel vites kumandaları gibi minimal çözümler sayesinde kalabalık yaratılmamış. Bu konsolda, isteğe başlı olarak alınabilen bir donanım olan Advanced Grip Control sisteminin de dairesel kumandası için yer ayrılmış. Bu donanımla eğim iniş desteği ve Michelin Latitude Tour lastikleri sunuluyor.

Motor seçeneklerine baktığımızda giriş seviyesinde 1,2 lt 110 HP'lik benzinli PureTech'in bulunduğunu görüyoruz. Bu motorla birlikte 5 ileri manuel şanzıman sunuluyor. Benzin partikül filtresine sahip olan 130 HP'lik PureTech motor ise EAT8 otomatik şanzıman ile 2019 yılında satılmaya başlanacak.

Dizel güç ünitesi seçeneklerini ise 1,5 lt'lik BlueHDi motorun 75 HP, 100 HP ve 130 HP versiyonları oluşturuyor. 75 HP ve 100 HP seçenekleri 5 ileri manuel şanzımanla geliyor. 130 HP olan ise 6 ileri vitesli manuel ile gelirken 8 ileri vitesli EAT8 şanzıman da seçenekler arasında yer alacak.

Portekiz ve İspanya'daki fabrikalarda üretilen Rifter'ın Eylül ayından itibaren yollara çıkması planlanıyor.

Yazı: Koray Kodal-Fransa

İki uzunlukta karoseri olan Rifter 5 ya da 7 koltuklu olarak alınabilecek.





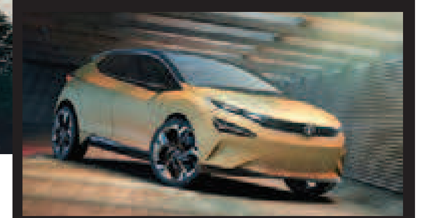




TATA'NIN GELECEĞİ

Hindistanlı üretici Tata, sahibi olduğu Jaguar ve Land Rover markalarıyla birlikte geliştirdiği SUV ve hatchback konseptlerini tanıttı.

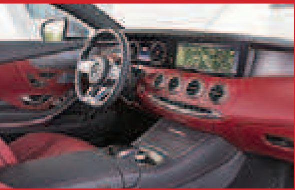
Tata'nın H5X isimli konsept SUV'u, kıvrımlı hatları, ince far ve stopları, devasa hava girişiyle sportif ve dinamik bir tasarım sunuyor. Land Rover Discovery Sport ve Jaguar E-Pace modellerinde bulunan D8 platformu üzerinde geliştirilen bu araçta Tata'nın yeni tasarım dili yer alıyor. Optimal Modular Efficient Global Advanced (OMEGA) isimli yeni tasarım felsefesi, ilk kez bu konseptte sergilendi. Aracın iç mekanında ise yeni nesil multimedya sisteminin yer aldığı belirtiliyor. Tata, geliştirme aşamasında pek çok testten geçen bu konseptin konfor, performans ve dayanıklılık konusunda oldukça iddialı olduğunu söylüyor. 2,0 litrelik dizel motora sayip olan H5X'in uzunluğu 4575 mm, genişliği 1960 mm, yüksekliği 1686 mm ve dingil mesafesi ise 2740 mm. Konsept aracın boyutları da aynı platformun kullanıldığı Land Rover Discovery Sport'a oldukça yakın.



İDDİALI HATCHBACK

Hindistan halkının daha modern ve teknolojik otomobiller kullanmasını isteyen Tata'nın geliştirdiği 45X isimli kompakt sınıf hatchback modeli çift rengi, LED'li farları ve LED'li stop lambalarıyla dinamik bir görünüm sunarken krom kaplı parçalarıyla da oldukça iddialı görünüyor. 1451 mm yüksekliğindeki Tata 45X konsepti 4253 metre boyunda ve 1850 mm genişliğinde. 2630 mm dingil mesafesi olan araç, kısaca Audi A3'e yakın boyutlara sahip. Bu araçta yeni nesil multimedya sisteminin olduğu belirtiliyor.









YENİLİK DOLU

Mercedes-Benz'in amiral gemisi olan S Serisi'nin coupesi, makyajla birlikte yeni krom alt çitaya, geniş hava girişlerine sahip oldu ve ön tamponu değişti. Yeni yan marşpiyeler ve çift egzoz çıkışına olan bu araçta OLED teknolojisine sahip stop lambaları yer alıyor. S Serisi Coupe'de 12,3 inç büyüklüğündeki ekrana sahip multimedya sistemi ve yeni direksiyon bulunurken güncellenen bilgi ve eğlence sistemi, akıllı telefonlar için kablosuz şarj özellikleri de var. S Serisi Coupe'de 4 farklı benzinli motor seçeneği var. Yeni çift turbo V8 motorlu S 560 Coupe 469 HP güç ve 700 Nm tork değerlerine sahip. S Serisi Coupé Türkiye'de1.257.700 TL'den başlayan fiyatlarla satılmaya başlandı.





SPRINTER YENİLENDİ

Yenilenen Mercedes Sprinter'ın yük taşıma kapasitesi arttı, multimedya sistemi eklendi ve artık önden çekişli olarak da satın alınabiliyor.

Sprinter ilk kez 1995'de yollara çıktı ve ilk iki neslinde 130 ülkede 3,4 milyondan fazla satıldı. Tanıtılan üçüncü nesil Sprinter, özellikle Vario modelinin üretiminin bitmesiyle Mercedes'in en büyük hafif ticari aracı olarak üzerine daha fazla sorumluluk aldı. Yeni Sprinter'da minibüs, panelvan ve kamyonet ana model grubu altında karoser, motor ve aktarma seçeneklerinde 1700'e varan farklı model kombinasyonlarının olduğu belirtiliyor.

Önden çekişli Sprinter'da görev yapan 2,1 litrelik dizel motorda 114 HP, 143 HP ve 177 HP güç seçenekleri yer alırken 6 ileri manuel şanzımana alternatif olarak 9 ileri otomatik şanzıman seçeneği de var. Arkadan itişli Sprinter'da görev yapan 163 HP'lik 3,0 litre V6 motor, için 7 ileri otomatik şanzıman seçeneği bulunuyor. 4x4 aktarma seçeneği de olan Sprinter'ın motorları temelde değişmedi ama yakıt tüketiminde azalma sağlandığı belirtiliyor.

Geçtiğimiz aylarda tanıtılan Sprinter'ın iç mekanında 7 ya da 10,2 inçlik dokunmatik ekran seçenekleri var. Mercedes'in yeni arayüzü olan MBUX sisteminin görev yaptığı yeni nesil multimedya sisteminde 3 boyutlu navigasyon, sesli komut özelliği gibi yenilikler yer alıyor. Özellikle internet bağlantısı sayesinde araç takip özelliğiyle filoların yükü hafifleyecek. Önden çekişli modellerde şaft tünelinin olmaması araç içini genişletirken bagaj kapağı eşiğinin önceki nesle göre aşağıda yer alması yüklemeleri kolaylaştırıyor. Ayrıca Avrupa pazarında 19 kişiye kadar taşıma kapasitesi olacağı belirtiliyor. Yeni Sprinter'da, otomobillerde de görev yapan yeni nesil güvenlik sistemleri de bulunuyor.



DEV STATION TÜRKİYE'DE

Skoda'nın amiral gemisi Superb'in Combi seçeneği Türkiye'de satışa sunuldu. İç mekan genişliği konusunda zaten iddialı bir model olan Superb'in Combi seçeneğinde 630 litre bagaj hacmi bulunurken arka koltuklar yatırıldığındaysa ise bu hacim 1931 litreye ulaşıyor. Sanal pedal sayesinde bagaj kapağı el değmeden açılan bu araçta bagaj bölümünden yatırılabilen arka koltuk sırtlıkları, katlanabilen ön koltuk sırtlığı, elektrikli bagaj kapağı, geri görüş kamerası, 8 inç Bolero multimedya sistemi, elektrikli sürücü ve yolcu koltuğu Superb Combi'nin özelliklerinden bazıları. Türkiye'de Prestige donanım paketiyle satılan Superb Combi 1.6 TDI (120 HP) 190.000 TL, Superb Combi 2.0 TDI (190 HP) 4x4 248.000 TL fiyat etiketlerine sahip.



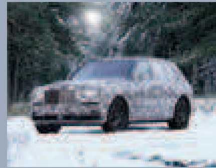
PHANTOM TÜRKİYE'DE

Yenilenen Rolls-Royce Phantom, yaklaşık 6.545.000 TL'lik fiyatıyla Türkiye'de sergileniyor ve ön siparişleri de alınmaya başladı.

Rolls-Royce'un efsaneleşen Phantom modelinin sekizinci nesli yani yeni modeli 2017 sonunda tanıtılmıştı. Yeni Phantom, 6 yıllık uzun ve yoğun bir çalışmanın sonucunda geliştirildi. Tamamen alüminyum karosere sahip bu araç, önceki nesline göre yüzde 30 daha dinamik oldu ve 6 mm çift katmanlı camı, artan ses yalıtımı ve iç mekanıyla daha yüksek konfor iddiasında. Araçta görev yapan tamamen yeni 6,75 litrelik çift turbolu V12 motor 571 HP güç üretiyor. Yaklaşık 2,5 ton ağırlığındaki bu aracın hızı 250 km/s'de sınırlandırılırken 0-100 km/s hızlanması 5,3 saniyede tamamlanıyor. Sürüş konforu ve sessizlik konusunda önceki neslinden daha iddialı olan Phantom'da elektronik kontrollü süspansiyon sistemi kameralarıyla yolu kontrol edip asfalttaki pürüzlere göre kendini önceden hazırlıyor.
Türkiye'de ilk kez sergilenen ve 1.406.000 Euro (yaklaşık 6.545.000 TL) fiyat etiketine sahip yeni Phantom'un Türkiye ön siparişleri ise 2019'a kadar dolmuş durumda.

ADI CULLINAN OLDU

Rolls-Royce, yaklaşık 3 yıl önce SUV üreteceğini duyurmuştu. Bu aracın tasarım ve geliştirme çalışmaları devam ederken isminin ise Cullinan olacağını resmi olarak açıklandı. Bu modelin adında, bugüne kadar bulunan en büyük ve en kusursuz elmas olan "Cullinan Elması"ndan esinlenildi. Alüminyum karosere sahip bu araçta çift turbolu 6,75 lt'lik V12 motorun görev yapma ihtimali yüksek.



HAFİF TİCARİLER İÇİN

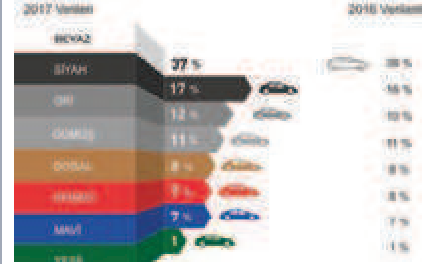
Mobil Oil Türkiye, hafif ticari araçlar için özel olarak geliştirildiği Mobil Delvac Hafif Ticari Araçlar ürün ailesi, Mart ayından itibaren 5 ve 7 litrelik ambalaj seçenekleriyle Türkiye'de satışa sunuluyor. Motor ömrünün uzamasına yardımcı olan, aşınmalara karşı koruma ve performans sağlan Mobil Delvac Hafif Ticari Araçlar yelpazesi; F 5W-30, dizel partikül filtresiyle uyumlu M 5W-30, 5W-30 ve 10W-40 olmak üzere dört farklı üründen oluşuyor.



SPORTİF AMAROK BAYİLERDE

Ekipmanları, motor gücü ve donanım özellikleriyle öne. çıkan Amarok Canyon'da görev yapan 3,0 litrelik V6 motor 204 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. 4Motion yani sürekli 4 çeker sistemine sahip bu araçta 8 ileri otomatik şanzıman görev yapıyor. Amarok Canyon'un ortalama yakıt tüketimi 7,7 lt/100 km. Dokunmatik 6,33 inçlik renkli ekrana sahip bu araçta ısıtmalı sürücü ve yolcu koltukları var. Yeni Amarok Canyon'nun fiyatı 174,00 TL'den başlıyor.





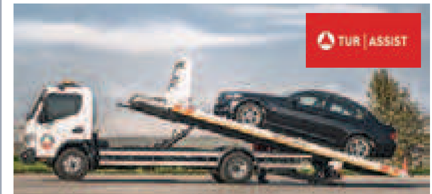
EN ÇOK BEYAZ SEÇİLDİ

Dünyanın en büyük boya üreticilerinden biri olan PPG, her yıl yayınladığı "Otomotivde Renk Trendleri" raporuna göre, 2017'de dünyada üretilen otomobillerin yüzde 37'si beyaz renkli oldu. Siyah yüzde 17 oranla dünyanın tercih ettiği en popüler ikinci renk olarak sıralamaya girerken, gri yüzde 12 ile üçüncü, gümüş yüzde 11 ile dördüncü sırada yer aldı. Ayrıca PPG uzmanları, 2018 yılının popüler rengini ise "Alev Siyahı (Black Flame)" olarak belirledi.



BOSCH'TAN YENİ FREN DİSKİ

Yeni, iDisc fren diski tungsten karbür kaplaması sayesinde frenlerin aşınmasını azaltırken fren tozunda yüzde 90'a kadar azalma sağlıyor. Aşınma ve korozyon konusunda dökme demir fren diskine göre daha dayanıklı olan iDisc fren diski, gözünü seramik disklerinin yerine dikiyor.



TUR ASSIST'TEN ORTAKLARINA DESTEK

Türkiye genelinde 20 yılı aşkın zamandır 7 gün 24 saat acil yardım hizmeti veren Tur Assist, anlaşmalı olduğu çekici firmalarına ait araçların kasko, trafik ve üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortalarını ortak bir havuzda toplayarak poliçelerinde indirim sağlıyor. Uygulamadan faydalanmak isteyen hizmet birimleri, diledikleri zaman indirimli olarak poliçe satın alabiliyor ve yüzde 30'a varan ek indirim fırsatından da yararlanabiliyor.

HEYECAN VERİCİ

BMW'nin X modellerinin en yenilerinden biri olan X2, kompakt sınıfta premium bir SUV isteyen ancak dinamik karakterden geri kalmak istemeyen tüketiciler için bu ay satışa çıktı.



Daha azı için daha çok ödemek… Kulağa çok garip gelse de pek çok otomobilsever bunu göze alıyor. Coupe otomobilleri düşünün. Aynı altyapıyı kullanan sedan veya hatchback kardeşlerine göre yaşam alanı veya pratik kullanım özellikleri gibi konularda önemli tavizleri beraberlerinde getirseler de, sahiplerine sundukları tarz ve prestijle bunu çoğu zaman unutturmayı başarıyorlar.

BMW de "daha azı için daha çok ödeten" otomobilleri özellikler SUV sınıfında seviyor. 2008 yılında yollara çıkan ilk X6 ile SUV-Coupe kavramını hayatımıza sokan marka, modelin elde ettiği başarıyla sadece bir alt sınıftaki X4 önünü açmakla kalmadı, ayrıca diğer üreticileri de bu tarza kanalize etti. BMW'nin X4 ve X6 ile elde ettiği başarılar sonrasında sırada artık daha ulaşılabilir bir SUV-Coupe var: X2.

X Ailesi'nin giriş modeli olan X1 ile aynı platformu paylaşan X2, tasarım anlamında kendi yolunda yürüyen bir model. BMW'nin marka imzası olan böbrek formlu ön ızgara, X2'de en farklı yorumlarından biriyle karşımıza çıkarken, kalın C sütununa entegre edilen ve bir dönem BMW'nin coupe modellerini simgeleyen marka logosu da otomobilin tarz sahibi detayları arasında yer alıyor. 2670 mm'lik aks mesafesi X1 ile aynı olan X2'nin 4360 mm'lik uzunluğu ve 1526 mm'lik yüksekliğiyse kardeşinden sırasıyla 79 mm ve 86 mm daha az. Boyutların da etkisiyle bir SUV'dan çok kaslı ve yükseltilmiş bir kompakt hatchback gibi duran X2'nin iç mekanında sunulan yaşam alanı boyutları dikkate alındığında kesinlikle başarılı. Ancak azalan yükseklik baş mesafesinin X1'den daha kısıtlı olmasına neden oluyor.

X1'den tanıdığımız platformda üretildiği için önden çekiş ve enlemesine motor yerleşimli bir mimarinin ürünü olan X2'deki 3 ve 4 silindirli motor seçenekleri de yine X1'den tanıdık. Vergilendirme açısından en avantajlı seçenek 1,5 lt'lik 3 silindirli benzinli ünite ancak şimdilik sadece manuel şanzımanla sunuluyor olması bu motorun Türkiye'ye ithalatını geciktirebilir. Sürüş organizasyonu sırasında kullanma fırsatı bulduğumuz xDrive 4x4 sistemli 2,0 lt'lik dizel motor performans ve tüketim arasında sunduğu başarılı denge ile beğenimizi





Kalın C sütunu, iki egzoz çıkışı ve yatay stoplar genişlik algısını arttırıyor.


Kokpit tasarımı X1'denalınırken, kalite seviyesi premium beklentiyi karşılıyor.

kazandı. 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla uyum içinde çalışan 190 HP'lik motor keyifli sürüş özelliklerinde önemli bir rol sahibi. Ancak esas alkışlanması gereken detaylar sıkı şasi ve çok iyi çalışan direksiyon sistemi olarak aklımızda kaldı. Direksiyon demişken, test aracında opsiyonel olarak sunulan spor direksiyon sisteminin de bulunduğunu hatırlatalım. Konforu tamamen göz ardı etmeden bir BMW'den beklenen çevikliği tam anlamıyla sunan X2, sadece tasarımıyla sportif olmadığını ispatladı.

Almanya pazarında aynı motorlu ve benzer donanımlı bir X1'den yaklaşık 2.500 Euro daha pahalı olan X2'nin Türkiye fiyatlandırması henüz belli olmasa da yaklaşık yüzde 10 daha pahalı olacağını tahmin etmek mümkün.

Yazı: Onno Usta - Lizbon, Portekiz


Bagaj hacmi X1'in gerisinde ancak yeterli tanımını hak ediyor. 3 parça halinde katlanan arka koltuk pratik.



190 HP gücündeki 2,0 lt'lik dizel motor, X2'nin dinamik karakteriyle uyumlu bir güç ünitesi.

TEKNİK VERİLER

BMW X2 xDrive20d

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1995 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 4000 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,7 sn
Maksimum hız	221 km/s
Şanzıman	8 vitesli otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	4,6 lt/100 km
CO_2 emisyonu	121 g/km
Ağırlık	1600 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4360 mm / 1824 mm / 1526 mm
Dingil mesafesi	2670 mm
Depo kapasitesi	61 lt
Bagaj hacmi	470-1355 lt

SONUÇ

BMW'nin kendine olan güvenini X2'de görmek mümkün. Premium kompakt SUV'lar arasında tasarımı ve sportif sürüş özellikleriyle kendine kitle oluşturmakta zorlanmayacağını tahmin ettiğimiz modelin X1'e göre daha kısıtlı bir kabin ve bagaj genişliği sunmasıysa önemli bir eleştiri noktası değil. Sonuçta önceliği tarz sunmak olan bir otomobilden bahsediyoruz.

★★★★☆



BEKLENEN DİZEL

Dizel motor üretme konusunda temkinli davranan Honda, gelen taleplere kayıtsız kalmayarak Civic ailesi için de dizel motor geliştirdi. Biz de Civic Sedan Dizel ile İzmir yollarında buluştuk.

Honda'nın Civic için geliştirdiği dizel motor, mevcut 1,6 litre dizelin geliştirilmiş yeni bir versiyonu. Çelik pistonlar kullanılan motorda ısı kaybı azaltılıp termal verimlilikte gelişme sağlanmış. Düşük sürtünmeli triger kayışı kullanılmış. Yenilenen turbo kanatçığında yeni tasarım ve düşük sürtünmeli rulman ile verimlilik arttırılmış. Sarsıntı ve gürültü azaltılmış. Mevcut 1,6 litrelik dizel motora göre Civic için geliştirilen dizelin 3 dB daha sessiz olduğu belirtiliyor. 4000 d/d'de 120 HP güç, 2000 d/d'de 300 Nm maksimum tork değerleri yeni motorda da korunmuş.

İlk etapta 6 ileri manuel şanzımanla bantlardan inen Civic i-DTEC, sedan ve hatchback karoserlerle satılıyor. ZF imzalı otomatik şanzıman seçeneği için ise Temmuz ayının beklenmesi gerekiyor. Sedan karoserde dizel motor üretimi sadece Türkiye'de yapılıyor. Talep eden ülkelere de Türkiye'den ihraç ediliyor.

Önce Roma'da kısa süre sonra da Türkiye'de İzmir yollarında kullandığımız Civic Sedan i-DTEC ilk etapta kabin içerisine dizel gürültüsü ve titreşimi yansıtmamasıyla dikkatimizi çekti. Otomobil ilk kalkış anında ve alt devirlerde çok atak değil. Şehir içindeki kullanımda yeterli bir başlangıç hızlanması sağlayan i-DTEC, motor devir yükseldiğinde, araç sollamalarında duyulacak ani hızlanma isteklerini karşılayabiliyor. Yüksek hızlara çıkma konusunda da istekli olan motor otomobilin süspansiyon ve direksiyon ayarlarıyla gelen dinamizmi tamamlayabiliyor.

Mart ayında fiyat listesine dahil olan manuel şanzımanlı Civic Sedan Dizel, Elegance donanımı için 121.000 TL, Executive donanımı için 130.000 TL'ye satılıyor. Temmuz ayında hatchback karoserde de dizel motor satılmaya başlanacakken sadece otomatik şanzımanla alınabilecek.

Yazı: Koray Kodal-Çeşme/İzmir



İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi başarılı düzeyde. 6 ileri manuel şanzımanın konforu koruması adına mekanizma sesi azaltılmış.



1.6 i-DTEC'te sürtünme nedenli kayıpları azaltmak için tirger kayığı kullanılmış.



Civic Sedan'da dizel motor bagaj kapağındaki i-DTEC logosuyla ayırt edilebiliyor.

TEKNİK VERİLER
Honda Civic Sedan i-DTEC

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1597 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 4000 d/d
Maksimum tork	300 Nm 2000 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,5 sn
Maksimum hız	201 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	3,4 lt/100 km
CO_2 emisyonu	91 g/km
Ağırlık	1314 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4648 mm/1799 mm/ 1416 mm
Dingil mesafesi	2697 mm
Depo kapasitesi	46 lt
Bagaj hacmi	519 lt

SONUÇ

Dizel motor için uzun süre bekleyen Honda, verimli ve etkili bir üniteye ulaşmak için bunca zaman çalışmış. Bir sonraki nesilde dizel motor projesinin devam edip etmeyeceği henüz kesinleşmese de, mevcut Civic'in dizel motorla beklenilen verimi sağladığını söyleyebiliriz. Ekonomik tüketim ve makul hızlanma verileri Civic müşterilerini memnun edecektir.

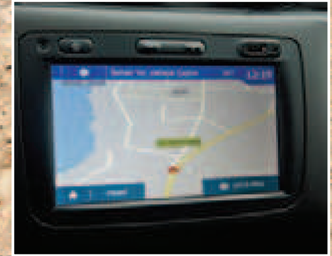


LİDERLİK İDDİASI

Kompakt SUV sınıfının uygun fiyatlı üyesi Dacia Duster, yenilenmiş haliyle yollara çıktı. Duster'ın hedefi sınıfının lideri olmak.







Birinci nesilden tanıdığımız multimedya sistemi opsiyonel olarak sunuluyor ve farklı özelliklerle zenginleştirilmiş.

Baştan aşağı yenilenen Dacia Duster, pazara son derece iddialı giriş yapıyor. 1 Mart'tan itibaren satışa sunulan yeni Duster, eskisiyle kıyaslandığında her yönden çok daha başarılı bir SUV olmuş.

Burun tasarımı ve profili eskisine benzese de aslında hiçbir gövde parçası eskisinden alınmamış. Stop lambalarının Jeep Renegade'e benzerliği gözden kaçmıyor. Öne doğru çekilen A sütunu sayesinde iç mekanda ferahlık artırılmış. Kokpitte modern öğeler öne çıkıyor. Opsiyonel donanımda yer alan MediaNav Multimedya Sistemi'nin ekranı modern dünyanın olmazsa olmazı. Plastik kalitesi, beklendiği gibi, yüksek değil ama fiyatına göre makul.

Duster'da gelişimi en fazla öne çıkan husus ses yalıtımı. Eski nesille kıyaslandığında, sayısal olarak olmasa da algı olarak bakıldığında yarı yarıya daha sessiz denilebilir. Sürüş sırasında konfor ve yol tutuş konusunda yaşanan ilerleme de fark ediliyor. Direksiyon sisteminde kullanılmaya başlanan elektrikli sistem de iyi çalışıyor. Direksiyon yüzde 35 yumuşatılmış, dönüş çapı da yüzde 6 iyileştirilmiş.

Duster, ikisi benzinli, ikisi dizel olmak üzere 4 motor seçeneği ile satışa sunuluyor: 1.6 SCe 115 HP, 1.2 TCe 125 HP, 1.5 dCi 90 HP ve 1.5 dCi 110 HP. 4 tekerlekten çekiş sistemi 110 HP'lik dizel motor ve manuel şanzımanla sunuluyor. 4 tekerlekten çekişli versiyonla yaptığımız arazi sürüşünde Duster'ın beklendiğinden daha yüksek performans sunduğunu gördük.

Comfort ve Prestige olmak üzere iki donanım seviyesine sahip olan Duster'da önemli yenilikler var. Artık standart olan perde hava yastıkları güvenliği artırıyor. Ayrıca, otomatik klima, otomatik yanan farlar, 360 derece kamera, Eller Serbest Dacia Kart Sistemi, kör nokta uyarı sistemi, 4x4 bilgilendirme ekranı, bel destek ayarlı yeni koltuklar ve yokuş iniş destek sistemi gibi ekipmanlar standart ya da opsiyonel olarak alınabiliyor. Yeni Duster'ın fiyatı 70 bin 900 ile 105 bin 400 lira arasında değişiyor. Opsiyonel alınan paketlerle fiyat yaklaşık 8 bin 500 lira yükseliyor.

Yazı: Halit Bolkan

TEKNİK VERİLER

Dacia Duster 1.5 dCi 110 EDC

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1461 cc
Maksimum güç	80 kW/110 HP 4000 d/d
Maksimum tork	260 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,9 sn
Maksimum hız	171 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,5 lt/100 km
CO_2 emisyonu	116 g/km
Ağırlık	1304 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4341 mm/1804 mm / 1693 mm
Dingil mesafesi	2674 mm
Depo kapasitesi	50 lt
Bagaj hacmi	445/1478 lt

SONUÇ

Genel olarak baktığımızda Duster'ın yenilenme operasyonunun hedefine ulaştığını söyleyebiliriz. Artık daha dinamik görünen otomobil, daha zengin donanımlara sahip. Daha sessiz bir sürüş sağlayan Duster'ın artan iç mekan ergonomisi de rekabette avantajlı olmasını sağlayacak. Arazi yeteneklerini de arttıran eğim iniş ve çıkış yardımcıları, 360 derece kamera gibi donanımlar Duster'ın modern yüzünü tamamlıyor.



PİYASA ŞENLENİY

SUV'ların son 20 yılda geldikleri nokta gerçekten de saygı uyandırıyor. 1960'lı yıllarda Jeep Wagoneer ve 70'lerde Range Rover gibi büyük ve pahalı modellerle kök salan SUV'lar, 80'lerin sonlarına doğru Suzuki Vitara ve 90'ların başında Toyota RAV4 gibi daha kompakt ve ulaşılabilir modellerin artmasıyla giderek yaygınlaştı. SUV pazarı öylesine karlı ve üretilen modeller tüketicilerin yüksek ilgisiyle karşılaşıyor ki yakın gelecekte Ferrari logolu bir modelle bile karşılaşacağız.

Yazı: Eray Özgür
Bilgisayar çizimi: Bernhard Reichel, Patrick Bücker



Yeni Q3'te daha fazla lüks ve konfor sunulacak. Tasarımda Audi'nin yeni felsefesinin istikameti de gösteriliyor. Yeni nesilde üretim Macaristan'a taşınıyor.



OR

AUDI

Quattro adını verdiği 4 tekerlekten çekiş sistemini geleneksel karoserlerin altında sunarak 4x4 uzmanı imajını bugünlere kadar taşıyan Audi, Q Ailesi olarak adlandırılan SUV modelleriyle de bu imajın nimetlerinden faydalanıyor. Hali hazırda dört Q modeli olan Audi'de Q2, Q5 ve Q7 ailenin en güncel modelleri olarak dikkat çekerken, 2011'den bu yana yollarda olan Q3 ise artık üzerine düşen tozu saklayamıyor. Ancak bu durum yakında sona eriyor. Zira markanın kompakt SUV'u yılın üçüncü çeyreğinde ikinci nesliyle karşımıza çıkacak. VW Grubu'nun neredeyse tüm volüm markalarında kullanılan MQB platformunda üretilecek olan yeni Q3'te nesil değişimiyle birlikte boyut artışı da kaçınılmaz bir hale gelmiş durumda. Çünkü Q2'nin yollara çıkmasıyla birlikte mevcut Q3 de hesaba katıldığında birbirine yakın boyutlu iki SUV alternatifi sunulmuş oldu. Aile içi çatışmaları önlemek adına yeni Q3'ü 4,5 metre sınırına yaklaştıracak olan Audi, aynı zamanda otomobilin aks mesafesiyle genişliğinde de yaklaşık 5 cm'lik artış gerçekleştirecek. Yeni platform ve artan boyutlar dikkate alındığında yeni Q3'ün selefinden çok daha verimli bir kabin sunacağını tahmin etmek zor değil. Motor cephesinde önemli sürprizler yok. 1,4 lt'lik TFSI'ın yerini 1,5 lt'lik yeni nesil motor alırken modelin en önemli rakiplerinden BMW X1'deki gibi 3 silindirli bir alternatif şimdilik gündemde değil. 3 silindirli TFSI motor, küçük kardeş Q2'de sunuluyor. Güçlü motor seçeneklerinde 4x4 quattro çekiş sistemini sunacak olan modelin zirvesinde yine bir RS (400 HP civarında) versiyonu olacak. Bunun dışında ilk nesilde sunulmayan ve 320 HP civarında güce sahip bir S versiyonu da yeni nesille birlikte kendine yer bulacak. İç mekan konusunda son dönem modellerinde dijitalleşmeyi ön planda tutan Audi, yeni kompakt SUV'unda da bu anlayışı sürdürüyor. Dijital göstergeler, dokunmatik kontrol üniteleri ve çevrimiçi hizmetler ön planda. SUV'ların içindeki nişleri geç olmadan yakalamak isteyen Audi, üstü açılabilir bir modeli de gündeminde tutuyor. Alman marka, müstakbel Q4'te sunulması beklenen bu versiyonda kullanılacak olan katlanabilir metal tavanın patentini şimdiden almış durumda. Audi'nin bu konuda ne kadar ciddi olduğunu son yıllarda tanıttığı üç cabrio SUV konsepti de destekliyor.



Q4'ün cabrio versiyonu için en az 2020 yılına kadar beklemek gerekecek. Katlanır metal tavan 4 mevsime uyumu arttıran bir özellik.



Adam X ile birlikte Opel'in X modelleri daha geniş bir kitleye ulaşacak.

PSA GRUBU

PSA Grubu'nun Opel'i satın alması kimilerine göre büyük bir kumar. Yıllardan bu yana zarar eden bir markayı alıp kar eder hale getirmek kim ne derse desin büyük cesaret istiyor. PSA'nın bu hedefinde SUV'lar önemli bir rol tutuyor. Özellikle Peugeot ve Opel cephesinde. İkinci nesil 3008 ile hem Türkiye hem de Avrupa pazarında büyük bir başarı yakalayan Peugeot, modelin rüzgarını doğru kullanıp yeni bir ivme yakalamak istiyor. Bu stratejinin ilk ürünüyse 1008 olacak. 1008 adı akıllara 1007'yi getirse de, Fransızların yeni modeli, 2005-2009 yılları arasında üretilen sürgülü kapılı sıra dışı küçük 1007'nin devamı değil. Bu yılın sonunda tanıtılması beklenen 1008, 4 metre sınırının altında kalan uzunluğuyla şehir kullanımına yönelik bir crossover. 4,16 metrelik 2008'den ayrılacak olan otomobilde sadece 3 silindirli motorlar görev yapacak. Kokpitin kumanda merkezi olarak 9 inçlik dokunmatik bir ekran düşünülürken sadece önden çekişli üretim gerçekleşecek. Keskin hatları ve hareketli tavan tasarımıyla dikkat çeken 1008'in Opel cephesindeki kardeşiyse Adam X olacak. Peugeot 1008'den yaklaşık 1 yıl sonra yollara çıkacak olan



Grand Land X Large







Mokka X'in yeni neslinde EMP2 platformuna geçiş PSA Grubu'nun 1,2 lt'lik benzinli ve 1,5 lt dizel motorlarının kullanılacağı anlamına geliyor. 4x4 sadece hibrit versiyonda sunulacak.



2008'deki değişimle birlikte ortaya daha büyük ve konforlu bir aracın çıkması hedefleniyor.

Adam X'te de 150 HP'ye varan bir güç yelpazesi sunulacak. Peugeot 3008'i Opel'de markanın kendi tasarım ve donanım özellikleriyle Grandland X olarak karşımıza çıkartan PSA Grubu, bir benzerini Peugeot 5008 için de hayata geçirecek. Bu yıl bitmeden tanıtılması beklenen 7 kişilik Grandland X için isim önerileri arasında Omega X ve Monza X gibi Opel tarihine damga vurmuş köklü alternatifler de yer alıyor. Peugeot'nun SUV atağını en doğru biçimde başlatan model diyebileceğimiz 2008'in ikinci neslinin 2019 yılında hazır olması bekleniyor. Yoluna önden çekişli olarak devam edecek olan yeni modelde keskin geometrik formlar kullanılırken boyutlarda uzunluk ve genişlik anlamında yarım sınıflık bir büyüme anlamına gelebilecek değişimler yaşanacak. İkinci nesille birlikte ilk kez hibrit ve elektrikli versiyonlar da sunulacak. Yeni 2008'le benzer bir dönemde karşımıza çıkacak olan platform kardeşi ikinci nesil Opel Mokka X, güncel nesline göre yumuşayacak. Yumuşamadan kastımız artık 4x4 aktarmanın sunulmayacak olması.



1008 modeli Peugeot'nun SUV ve Crossover dünyasına en kolay giriş bileti olarak 2018 sonunda sahneye çıkacak.

SKODA

Seat'ın Arona ile adımını attığı küçük crossover sınıfında Skoda da yer alacak. Bu yılın sonunda tanıtılması beklenen model için Polar adı üzerinde durulurken, 3 ve 4 silindirli motorlarla üretilecek olan otomobil Seat Arona dışında Volkswagen'in önümüzdeki yıl üreteceği Polo platformlu crossover ile de kardeş olacak.



VW

Beetle ve Golf Cabriolet gibi kült üstsüz otomobiller olan Volkswagen, şimdi de katlanır tavanlı SUV dünyasına adım atıyor. 2020 yılında toplam satışlarının yüzde 40'ını SUV'ların oluşturacağını öngören Volkswagen, T-Roc Cabriolet ile bu sınıfta farklı bir seçenek sunmaya hazırlanıyor. VW tarihindeki önemli cabrio modellerin üretim merkezi olan Osnabrück'te 80 milyon Euro yatırımla üretilecek olan modelde standart T-Roc'un motorları kullanılacak.



FERRARI

Şahlanan at logolu bir SUV mu? Evet, neden olmasın? FCA Grubu CEO'su archionne de böyle düşünüyor. Ezeli rakip Lamborghini Urus ile SUV pazarına dahil olduktan sonra Ferrari'nin aslında kaybedecek bir dakikası bile yok. F16 X olarak adlandırılan Ferrari'nin SUV projesinin 2019 sonunda sahneye çıkması planlanıyor. Bentley, Lamborghini ve hatta Rolls-Royce gibi üreticiler bile SUV'larında ortak platforma başvururken, Ferrari kendisine ait bir platforma yer verecek. GTC4 Lusso'nun halefiyle ortak platformda üretilecek olan önden motorlu otomobilde turbo beslemeli ve elektrik destekli bir V8'in görev yapması planlanıyor. LaFerrari'de hibrit konusunda büyük bir tecrübe yaşayan Maranellolu marka bunu daha geniş kitlelere hitap edecek olan SUV'a da taşıyacak. 700 HP barajını aşacak olan otomobilde klasik SUV çizgileri yerine büyütülmüş bir Ferrari tarzının yansıtılması amaçlanıyor. Bu arada, Ferrari otomobilin bir SUV (Sports Utility Vehichle) yerine FUV (Ferrari Utility Vehicle) olacağını iddia ediyor.



V12 söylentileri olsa da, Ferrari'nin ilk SUV'unda elektrik destekli turbo V8'in kullanılması daha yüksek bir ihtimal.



MASERATI

İtalyan markanın ilk SUV denemesi olan Levante, tasarımı ve sürüş dinamikleriyle piyasadaki en iddialı lüks modellerden biri. Ghibli ve Quattroporte'de kullanılan temel platformda üretilen modelin başarısı, markayı daha alt sınıflara da yönlendiriyor. Bunun için gerekli olan platform da FCA Grubu'nun içinde Alfa Romeo'da mevcut. Stelvio'nun dinamik altyapısı ve 500 HP'nin üstündeki gücü bile kaldıran aktarma elemanları ve yürüyen aksam küçük Levante için fazlasıyla yeterli. Arkadan itişli ve 4x4 alternatiflerle yollara çıkacak olan Maserati'nin orta sınıf SUV'u BMW X4, Porsche Macan, Mercedes GLE Coupe gibi modellerle rekabet edecek.





MERCEDES

Tarihinin en yoğun yenilik dönemini yaşayan Mercedes-Benz ilk gerçek GLE'yi bu yıl bitmeden tanıtacak. İlk gerçek diyoruz, zira şu anda GLE adıyla yollarda olan nesil aslında M Serisi'nin makyajlı halinden başka bir şey değil. Güncel E Serisi'nin platformunun kullanılacağı yeni GLE'nin baz versiyonunda arkadan itişe yer verilirken, bu sayede boş ağırlık 2 tonun altında kalacak. Sıralı 4 ve 6 silindirli ile V8 motorların görev yapacağı otomobilde plug-in hibrit versiyon da sunulacak. Tasarım anlamında köklü değişikliklerin yerine güncel modelin evrilmiş halinin kullanılacağı yeni GLE'de ilk M Serisi'nden bu yana otomobilin karakter imzası olan yatık C sütunu biraz daha kıvrımlı bir hale gelecek. İç mekanda yine E Serisi'nin felsefesini yansıtacak olan otomobilde Widescreen olarak adlandırılan çift ekranlı kokpit opsiyonu sunulacak. Havalandırma ızgaraları E Serisi'nden farklı olarak yuvarlak yerine dörtgen formluyken Mercedes'in MBUX adlı yeni nesil bilgi-eğlence sistemi de kullanılacak.



İç mekanın temel felsefesi E Serisi ile aynı olsa da daha sert tasarım detaylarına yer verilecek.

PORSCHE



Macan ile birlikte SUV sınıfındaki ikinci denemesinden de yüzünün akıyla çıkan Porsche, otomobilin yeni neslini geliştirirken bu başarının da etkisiyle oldukça dikkatli davranacak. Tasarım anlamında küçük dokunuşlarla yetinecek olan marka, otomobili bu yıl makyajlayıp 2021 yılına kadar formda tutacak. 2021'de karşımıza çıkacak olan yeni nesilde güncel Audi Q5'in revize edilmiş platformuna geçilirken, dizel motorların akıbeti henüz belli değil. Dünya genelinde toplam Porsche satışlarının yüzde 14'ünü dizel motorlu modeller oluştururken, Alman marka yavaş yavaş elektrik enerjisine ağırlık vermeye başladı.



Peugeot, geniş yaşam alanı, yüksek kapasite yolcu ve eşya taşımak için tüketicilere sunduğu Expert modelini yeniledi. 8 yolcu ve sürücü olmak üzere 9 koltuklu olan Expert Traveller modeli test konuğumuz oldu. "Otomobil" olarak ruhsatlandırılan Expert Traveller, vergilendirme ve periyodik araç muayene konularında da otomobillerle aynı mevzuata giriyor.

Günümüzde çoğunlukla özel taşımacıların kullandığı, yüksek yolcu kapasiteli araçları daha fazla görür olduk. Yolcu kapasitesi kadar önemli bir konu da otomobilin imajı. Tamamen yeni olan Expert Traveller bu konuda yeterli hissettiriyor. Ön tamponun uzantısının da farın içerisine dahil olması Peugeot'nun yeni nesil tasarım felsefesine uygun bir detay. Marka yüzünü oluşturan dik ön panjur ve üç boyutlu panjur dokusu da Expert Traveller'da kullanılmış. Geniş ızgaralar bulunan tamponda LED gündüz farları ve sis farları da yer alıyor. Otomobilin kısa tutulan motor kaputu sürücünün aracın önüne daha rahat hakim olmasını sağlıyor.

Profilden baktığımızda her iki tarafta da sürgülü arka kapıları görüyoruz. Sağ arka kapı standart olarak gelirken elektrikli ve sürgülü sol arka kapı isteğe bağlı olarak 1.500 TL karşılığında alınabiliyor. Bu fiyat

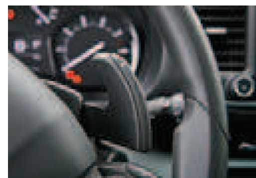
YENİ TARZ

Peugeot'nun Expert modeli tamamen yenilenip 180 HP'lik dizel motor, otomatik şanzıman ve 9 kişilik Traveller versiyonuyla karşımıza çıktı.

ödendiğinde anahtarsız giriş ve çalıştırma fonksiyonu da elde ediliyor. Anahtar üstündeki düğmelerle sürgülü kapılar uzaktan açılabilirken, kapı kolu çekildiğinde de kapılar arkaya doğru kayarak açılıyor. Kapatılmak istenildiğinde ise B sütunlarının içerisindeki kapı düğmelerine basıldığında otomatik olarak kapılar kapatılabiliyor.

Otomobilin koltuk sıralaması üçer kişilik üç sıradan oluşuyor. En arka koltuklara geçiş için ikinci koltuk sırasındaki sağ koltuk min-







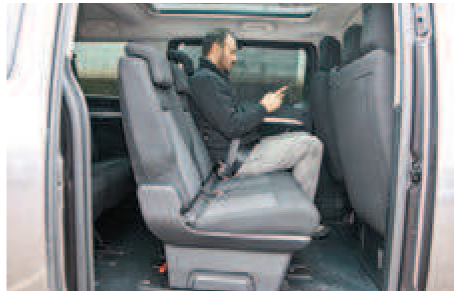
Modern tasarlanan konsolda düğme yerleşimi karışık değil. Dairesel vites kumandası alışkanlık istiyor. Vites değiştirme kulakçıkları ergonomiyi arttırıyor.

Peugeot Expert Traveller sadece uzun şasili olarak fiyat listesinde yer alıyor.





Üçüncü koltuk sırasında da tavanda havalandırma kanalları bulunuyor.



İkinci koltuk sırasında da öndeki kadar geniş baş mesafesi bulunuyor.



Direksiyon derinlik ve yükseklik ayarıyla ideal sürüş pozisyonuna ulaşılabiliyor.

derinin köşesindeki bir kol kaldırılıp sırtlık öne doğru katlanmalı. Bu sayede arkaya geçiş için geniş bir alan ortaya çıkıyor. Otomobilin bütün koltuk sıralarında uzun boylular için bile geniş yaşam alanı bulunuyor. Bu kadar yolcunun valizleri de olabileceği düşünülerek sadece uzun şasi ile fiyat listesinde yer alan Expert Traveller, 9 kişilik kullanımda arka koltuk sırtlığına kadar 980 litre, tavana kadar 1300 litrelik devasa bir bagaja sahip.

Fiyat listesinde 2.0 BlueHDi dizel motorun 150 ve 180 HP'lik iki seçeneği bulunuyor. 150 HP'lik olan manuel şanzımanla 180 HP'lik olanı ise sadece otomatik şanzımanla alınabiliyor. Test aracımız 180 HP'lik turbo dizel motor ve Peugeot'nun diğer modellerinden tanıdığımız EAT6 isimli şanzımana sahip.

Geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzıman diğer modellerde olduğu gibi Expert Traveller'da da zamanında ve pürüzsüz vites geçişleri sunuyor. Sürücü kendi vites geçişlerine karar vermek isterse direksiyon arkasındaki kulakçıklarla manuel olarak vites seçebiliyor. Vites konsolunda geleneksel bir vites kolu yok. Dairesel bir vites kumandası yerleştirilmiş. Bu sistem ilk başta bocalama yaşatırken kısa bir alışkanlık süresinden sonra rahat kullanılıyor.

Otomobil ile testimiz sırasında sadece sürücü ile yola çıktığımızda yeteri kadar akıcı ve atak bir hızlanma karakteri sunduğunu gördük. Alt devirler ve ilk kalkışta biraz sakin hızlanma sağlarken motor devri 2000 d/d'e ulaştığında beklenilen atiklik yakalanıyor. Sonrasında tatminkar bir hızlanma performansı sergiliyor. Ortalama 6,8 lt/100 km'lik test tüketimi verisi de Expert Traveller'in ne kadar ekonomik olabileceğini gösteriyor. 9 kişilik oturma kapasitesi ve bagaj alanı 1161 kg'lik istiap haddi sınırlarında doldurulduğunda hızlanma performansı ve tüketimi doğal olarak etkilenecektir.

Test aracımızda mevsim gerekliliği olarak kış lastikleri bulunuyor. Kış lastikleri test ölçümlerimizde genellikle uzun fren mesafesi sonucuna yol açar. Expert Traveller ise beklediğimizden daha iyi fren mesafesi sonuçlarına imza attı.

Otomobilin ön ve arka aksında bağımsız süspansiyon sistemi bulunuyor. Bu sürüş



Cam tavan opsiyonu alındığında kabin içi aydınlığı artıyor.



Opsiyonel olarak sol arka sürgülü kapı alınabiliyor.



Uzun şasili otomobilin arka iki koltuk sırası katlanıp, sökülebiliyor.

konforu ve dinamizmi açısından bir avantaj. Ancak Expert Traveller'ın süspansiyon sisteminin biraz sert ayarlara sahip olması konfordan az da olsa ödün verilmesine yol açıyor. Zaman zaman, zemindeki pürüz ve bozuklar kabin içerisine ses ve sarsıntı olarak yansıyor. Direksiyonda da bu sarsıntı hissediliyor. Ancak aşırı derecede konforsuzluk anlamına gelmeyen bu durumun bir avantajı ise yol tutuş olarak geri dönmesi oluyor. Virajlarda ya da yüksek hızlarda yol alırken otomobil çizgisini korumada zorlanmıyor. Ağırlık transferlerinde aşırı derecede salınım yaşatmayan otomobil güven veren bir sürüş tecrübesi yaşatıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraf: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1997 cc
Maksimum güç	132 kW/180 HP 3750 d/d
Maksimum tork	400 Nm 2000 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,8 sn
Maksimum hız	170 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1719 kg
Bagaj hacmi	980/4900 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson bağlantılar, arkada bağımsız süspansiyon sistemi, ön ve arkada viraj denge çubuğu.
Dönüş çapı	12,4 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/55 R17
Lastik	Michelin Alpin 5

Donanım

ESP, ASR, EBD, EBA, yokuş kalkış desteği, sürücü ve ön yolcu, ön ve perde havayastıkları, hız sabitleme ve sınırlama, kör nokta uyarı sistemi, elektrikli ve ısıtmalı yan aynalar, soğutmalı torpido gözü, önde çift bölgeli otomatik klima, arka yolcu bölümünde ilave klima ve kontrol paneli, LED gündüz farları, elektrikli açılır sağ arka kapı, çelik jantlar.

Rakipler

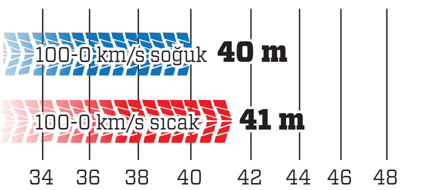
Ford Tourneo Custom
Makyajlı Ford Tourneo Custom, 170 HP'lik 2.0 litre dizel motor 6 ileri otomatik şanzıman ikilisi kısa şasi ile 149.340 TL, uzun şasi ile 151.215 TL'den satılıyor.

VW Caravelle
150 HP'lik 2,0 litre dizel motor ve DSG ikilisi kısa şasi ile 171.300 TL, uzun şasi ile 174.920 TL'den satılıyor. 204 HP'lik motor uzun şasi ile 195.470 TL.

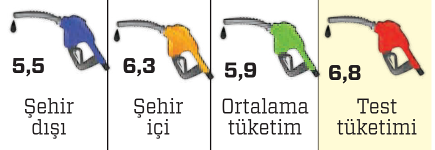
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,3 sn
0-80 km/s	8,3 sn
0-100 km/s	11,4 sn
0-120 km /s	16,0 sn
0-130 km/s	19,0 sn
0- 400 m	17,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn

Fren mesafesi

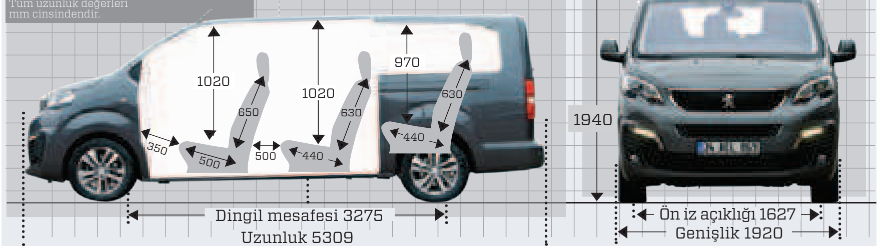


Gürültü	
Rölantide	47 dB(A)
50 km/s (D'de)	56 dB(A)
100 km/s (D'de)	64 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	155 g/km
Depo kapasitesi	70 lt
Menzil (test tüketimine göre)	1029 km



Bakım	
Bakım aralıkları	20.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.045 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/2/5
Baz fiyat	166.000 TL
Test aracı fiyatı	178.800 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Sürüş pozisyonu, geniş yaşam ve yükleme alanı, aydınlık kabin.
X Ön yolcu koltuğunun oturma pozisyonu rahat değil, vites kontrolü.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Kör nokta uyarısı ve otomatik klima standart, frenler.
X Yüke duyarlı elektronik koruma sistemi ve elektronik diferansiyel kilidi sunan rakibi var.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Hızlanma isteği, akıcı vites geçişleri, güvenlik hissi sağlayan süspansiyon.
X Yoldaki bozukluklar kabin içerisine fazlaca taşınıyor.

FİYAT
✓ Başlangıç fiyatı sınıf ortalamalarında kalıyor, uygun fiyatlı opsiyonlar.
X -



Görüş

Ufuk Sandık

ufuk.sandik@sabah.com.tr

KIRILMADIK REKOR KALMADI

Türkiye otomotiv sanayisi için 2017 rekorlar yılı oldu. Üretim ve ihracattan sonra dış ticaret fazlası ve kapasite kullanımında da rekor kırdı. Böylece otomotiv rekorları dörtledi.

Otomotiv sanayisi üretimi yüzde 13 artarak 1 milyon 674 bin adet oldu. Yaklaşık 50 yıllık geçmişe sahip Türk otomotiv sanayisi, böylece tarihinin en yüksek seviyesine ulaştı. Traktör de eklenince toplam üretim 1 milyon 727 bin adet gerçekleşti. Türk otomotiv sanayisi günde 4 bin 731 adet araç üretti.

İkinci rekor ihracattan geldi. İhracat yüzde 17 artışla 1 milyon 33 bin adede çıktı. İhracat geliri ise yüzde 20 artarak 28 milyar 986 milyon dolar seviyesine yükseldi. Günlük ihracat 3 bin 652 adet oldu.

Otomotiv sanayi 2017 yılında 7 milyar dolar dış ticaret fazlası verdi. Dış ticaret fazlası 2016 yılında yüzde 256 gibi yüksek bir oranda arttı. Böylece otomotiv rekor dış ticaret fazlasına ulaştı. Otomotiv sanayisinin bundan önce ulaştığı en yüksek dış ticaret fazlası 5.3 milyar dolarla 2005 yılında gerçekleşmişti.

Otomotiv sanayi 1996–2004 yılları arasında 14 milyar 315 milyon dolar olan dış ticaret açığı verdi. 2005'ten sonra durum tersine döndü. Son 10 yıllık dış ticaret verilerine göre otomotiv, 2011 ve 2015 haricinde dış ticaret fazlası verdi. Otomotivin dış ticaret fazlası 2005-2011 yılları arasında 10 milyar 824 milyon dolar olarak gerçekleşti. Bu dönemdeki dış ticaret fazlası ise 23 milyar 416 milyon dolar gibi oldukça yüksek seviyeye çıktı.

2017 yılında bir başka rekor ise kapasite kullanımında kırıldı. Yaklaşık 50 yıllık bir geçmişe sahip Türkiye otomotiv sanayisinin kapasite kullanım oranı yüzde 88'e çıktı. Binek otomobil ve hafif ticari araçta kapasite kullanım oranı ise yüzde 90 oldu. 2016 yılında toplam kapasite kullanımı yüzde 86, binek oto ve hafif ticari araçta kapasite kullanımı ise 88 seviyesindeydi. 2017 yılında bazı aylarda sanayinin, kapasite kullanımı yüzde 100'e ulaştı. Otomotiv sanayisinin 2012 yılındaki kapasite kullanım oranı ise yüzde 68'di.

Türkiye böylece dünyadaki en yüksek kapasite kullanım oranlarına ulaştı. Dünyadaki ortalama kapasite kullanım oranı yüzde 35, Avrupa'da ise yüzde 45'ler seviyesinde gerçekleşti.

Sekiz yıl önce 603 bin adet olan binek otomobil üretimi neredeyse 2 katına çıkıp 1 milyon 120 bin adet olarak gerçekleşti.

Türkiye otomotiv sanayisinin bu başarısında son beş yılda gerçekleşen binek otomobil yatırımlarının büyük payı var. 2010-2016 yılları arasında toplam 5,8 milyar dolar yatırım yapan otomotiv sanayisi bir taraftan üretim kapasitesini artırırken, diğer taraftan da binek otomobil projelerini devreye soktu. Düne kadar hafif ticari araç üretim üssü olan Türkiye, binek otomobil üretim üssüne dönüştü. Dolayısıyla bu gelişme otomobil üretim ve ihracat rakamlarına da yansıdı.

Türkiye otomotiv sanayisi 2017 yılında dünya otomotiv üretiminin yüzde 2'sini yapar hale geldi. 2016'da bu rakam yüzde 1,6 civarındaydı. Türkiye'nin önünde hala çok yol var. Ama son sekiz yılda üretim yüzde 53, ihracat yüzde 76,6, ihracat geliri ise yüzde 54,8 arttı.

En çarpıcı gelişme otomobil üretiminde yaşandı. Sekiz yıl önce 603 bin adet olan binek otomobil üretimi neredeyse 2 katına çıkıp 1 milyon 120 bin adet olarak gerçekleşti. Aynı dönemde otomobil ihracatı ise yüzde 921 bin adet seviyesine ulaştı.

Türkiye dünya otomotivinde önemli bir yere sahip. Ancak, bu rolü korumak için, bundan sonra atılacak adımlar dikkatli seçilmeli. Avrupa'daki yeni otomotiv yatırımlarını çeken Orta Avrupa ve bazı Kuzey Afrika ülkeleri Türkiye'nin en büyük rakipleri… Bu yüzden Ar-Ge ve teknolojik yatırımlara ağırlık verip, Türk otomotiv sanayisinin rekabet gücünü artırmalıyız.

Mercedes-Benz X-Class PİCK-UP DÜNYASINDA ÇITAYI YÜKSE

Pick-up dünyasının yıldızı olmaya hazırlanan "Mercedes-Benz X-Class", dört ve 2018 yılının üçüncü çeyreğinde pazara sunulacak olan altı silindirli motor seçenekleriyle kullanıcılarına daha önce hiç deneyimlemedikleri bir sürüş keyfi sunuyor. Mercedes-Benz X-Class, üç farklı kokpit süslemesi, ikisi kontrast dikişli deri olmak üzere altı farklı koltuk döşemesi ve iki farklı tavan rengiyle müşterilerine zengin malzeme ve renk çeşitliliği sunuyor. Bu sayede araç, iç mekânda orta boy pick-up segmentindeki konfor ve değer anlayışını yeni bir seviyeye taşıyor.

Pick-up pazarına güçlü bir giriş yapan ve pazarın değişen ihtiyaçlarına göre tasarlanan Mercedes-Benz X-Class; çift çıtalı heybetli ön ızgarası, güçlü duruşunu destekleyen uzun motor kaputu ve uzun geniş farlarıyla güçlü görünüme sahip. Araç; güçlü karakteri, dinamik görünümü ve heyecan uyandıran tasarımıyla dayanıklılık ve tarz arasında ideal bir denge kuruyor.

Müşterilerine dört ve altı silindirli motor seçenekleri sunan Mercedes-Benz X-Class, X 220 d (163 BG/120kW) ve X 250 d (190 BG/kW) olmak üzere iki farklı motor alternatifi ile pick-up dünyasının yıldızı olmaya aday. Ayrıca aracın 2018 yılının üçüncü çeyreğinde ürün gamına V6 dizel (258 BG/190 kW) motor seçeneğini de eklenecek.

Mercedes-Benz mühendisleri tarafından tasarlanıp geliştirilen X-Class, aynı zamanda on iki tuşlu direksiyon simidinin ayarlanabilir özelliği sayesinde ergonomik vücut duruşunu da iyileştiriyor ve rahat bir pozisyonda sürüş keyfini mümkün hale getiriyor.



LTTİ





Mercedes-Benz X-Class, tüm zeminler için dört tekerlekli çekiş sistemi sunuyor. Araç, "Low Mod" ve 4x4 çeker araçlarda standart olarak sunulan 4MATIC kilitli aks diferansiyeli ile her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebiliyor.

Mercedes-Benz X-Class ile pick-up dünyasının sınırlarını daha da yukarıya taşınıyor

Çizgileriyle dikkat çeken X-Class, pick-up dünyasının sınırlarını daha da yukarı taşıyor ve sürüş dinamizmi, konfor, tasarım ve güvenlik özeliklerinin yanı sıra geniş kapsamlı kişiselleştirme özellikleri ile de Mercedes-Benz'e has karakteristik değerleri daha da zenginleştiriyor. Araç, kullanıcısına üç farklı donanım seçeneği, dört ve altı silindirli motor, sürekli veya arkadan itiş moduna da alınabilen dört tekerlekten çekiş, altı vitesli manuel şanzıman ve 7 vitesli otomatik şanzıman olmak üzere pek çok çeşitlilik sunuyor.

X-Class'ın arka tamponunda bulunan basamak ile 90 derecelik açıyla açılan bagaja erişim ve yükleme, kullanıcısına oldukça kolaylık sağlıyor. Çamurluk aralarına bir Euro palet sığacak şekilde tasarlanan X-Class, üçüncü stop lambasına entegre LED aydınlatma ünitesi ile yükleme alanının tamamını aydınlatıyor. Orta konsoldaki düğme ile aktif hale getirilen aydınlatma, araç çalıştırıldığında otomatik olarak kapanıyor. Ayrıca, kompresör gibi cihazları çalıştırmak üzere yükleme alanında bulunan 12 voltluk soket de araçta standart donanım olarak sunuluyor.

X-Class, 3 farklı donanım seçeneği ile iş ve yaşam tarzında fark yaratıyor

Benzersiz bir tasarımla yollara çıkan ve büyük bir ilgiyle karşılanan Mercedes-Benz X-Class, sunduğu üç farklı donanım seçeneği ile iş ve yaşam tarzlarının beklentilerini karşılıyor:

- X-Class PURE: Klasik dayanıklı kullanım için olan baz versiyon X-Class PURE, sağlamlık ve fonksiyonellik gerektiren işlerde ideal. Her türlü işi sırtlayan X-Class PURE, aynı zamanda konforu ve tasarımıyla müşteri teslimatları, sevkiyatlar ve özel kullanımlar olmak üzere farklı beklentileri de karşılıyor.
- X-Class PROGRESSIVE: Güçlü karakteriyle iş amaçlı kullanıma uygun olmasının yanı sıra hem tarzı hem de konforu ile kişisel kullanımda da müşterilerin beklentilerine cevap veriyor.
- X-Class POWER: Ürün gamının bir diğer seçeneği olarak sunulan ve şehir yaşamı için sunduğu yüksek donanım paketi ile dikkat çeken X-Class POWER; tarz, performans ve konfora önem verenler için ideal bir seçenek oluyor.

PURE donanım seviyesinde boyasız olan ön tampon, PROGRESSIVE seviyesinde gövde renginde boyanırken, ürün gamının tepe noktasını oluşturan POWER donanım seviyesinde ise krom kaplama eklentiler ve alt koruma ile sunuluyor. Her donanım seviyesi dokuz farklı gövde rengi ve donanım seviyesine bağlı olarak farklılık gösteren 17, 18,

19 inç ebatlarında farklı jant alternatifleriyle kombine edilebiliyor. Tıpkı ön tampon gibi arka tampon da donanım seviyesine bağlı olarak üç farklı stile bürünebiliyor.

Konfor ve güvenlik donanımları ile çıtayı yükseltiyor

Mercedes-Benz X-Class, zengin konfor ve güvenlik donanımlarıyla dikkatleri üzerine çekiyor. Kaza anında çarpışmanın etkisini azaltan ön ve arka burulma noktalarıyla aracın sağlam gövdesi yüksek güvenlik seviyesi için temel oluştururken, yedi adet hava yastığı ve iki adet çocuk koltuğu bağlantı noktası da pasif güvenliği destekliyor. Aktif güvenlik ise "Aktif Fren Asistanı" ve "Şerit Takip Asistanı" gibi elektronik sistemlerle sağlanıyor. Elektronik Stabilite Programı, Hız Sabitleme Sistemi, ön ve arkada disk frenler standart olarak sunulurken, isteğe bağlı olarak altı adet LED kümesi ile sınıfının en yüksek aydınlatma seviyesini sunan LED farlar ve 360 derece geri görüş kamerası da sipariş edilebiliyor.


Mercedes'in binek modellerinde kullandığı kaliteli kokpit detayları X-Class'ta da var.

EFSANE NO. 3

"Aracınız bakıma girdiğinde, yeni bir kabin (polen) filtresi kullanmak yerine, eski kabin filtrenizi su yardımıyla temizleyerek kullanabilirsiniz."

YANLIŞ! GERÇEKLERİ SÖYLEME VAKTİ!

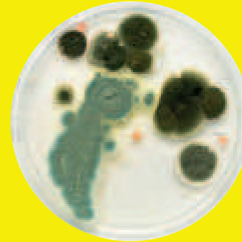
Aracınızdan çıkarılan kabin filtresine su tuttuğunuzda, filtre daha temiz görünse de; polen, mantar veya küf gibi küçük partiküllerin temizlenmesi mümkün değildir. Bu küçük partiküller, havalandırma sistemi tekrar çalıştığında yolcu kabinine sızar. Kabin filtrenizi düzenli olarak değiştirmemeniz başka sorunlara da yol açar:

- Filtreye su tutulmasıyla oluşan nem yolcu kabinine girer ve pencerelerde buğulanmaya sebep olur.
- Filtre malzemesinde kalan partiküller temiz havanın serbest bir şekilde geçmesini engellediğinden, nemli havada pencerelerde sürekli buğulanma olur.
- Kir parçacıkları, havalandırma sisteminden yolcu kabinine olan hava akışını engellediği için araç klimasının verimliliği düşebilir.
- Filtreyi suyla temizlemeye çalışmak filtredeki elektrostatik yükün kaybolmasına neden olurken; filtreyi hava tutarak temizlemeye çalışmak ise filtrenin pilise yapısının bozulmasına neden olur. Filtre malzemesinin yapısı bozulacağı için, polen, toz ve kir parçacıklarını tutamaz.

Kabin filtresinin yapısı:



Yeni bir kabin filtresinden alınan bakteri kültürü



Su tutulmuş eski bir kabin filtresinden alınan bakteri kültürü

MANN-FILTER - Araç İçindeki Temiz Havanın Bekçisi

Yüksek kaliteli MANN-FILTER kabin filtreleri, elektrostatik yüklü oldukları ve çok katmanlı, özel filtre malzemesine sahip oldukları için 0,5 mikron (bir saç telinden yaklaşık 50 kat daha ince) çaptan daha küçük partiküllerin neredeyse tamamını filtreler. MANN-FILTER kabin filtreleri nemin emilmesini sağlamak için tamamıyla sentetik materyallerden üretilmiştir.



Giriş Yok!

Kısa ve öz: Sağlığınızı tehlikeye atmayın. Sürüş güvenliği için kabin filtrenizi düzenli olarak yılda bir kez ya da her 15.000 km'de kaliteli bir kabin filtresi ile değiştirmelisiniz.

"TRENDLERİ BELİRLİYORUZ"

Motul Türkiye Genel Müdürü Dmitry Bakumenko ile madeni yağ pazarını, teknik gelişmeleri, Motul'un ürün gamını, pazarlama stratejilerini ve Türkiye pazarındaki hedeflerini konuştuk.



Dmitry Bakumenko, Türkiye pazarının çok dinamik olduğunu, Motul'un bu dinamizme ve ihtiyaçlara tam olarak yanıt verebilen ürün gamına sahip olduğunu vurguluyor.

Türkiye'de çok sayıda motor yağı markası var. Bunlardan bazıları 100 yılı aşkın süredir pazarda yer aldıkları için bilinirliği yüksek markalar. Motul ile ilgili ne söylersiniz? Motul'un tarihinden bahseder misiniz?

Dmitry Bakumenko: Türkiye'de tabii 100 yıldır bulunmuyoruz ama 160 yıldan fazla zamandır var olan bir markayız. Şirketimiz 1853 yılında Pensilvanya'da kuruldu. Halen 160 ülkede yer alıyoruz.

Petrol savaşları başlamadan önce yani?

Bakumenko: Evet. O yıllardan bugüne kadar premium yağ uzmanı olduğumuz için çok memnun ve gururluyuz. Biz yan işler yapmıyoruz. Şirketimiz sadece yaptığı iş olan premium yağ uzmanlığına yoğunlaşmış durumda. Yaptığımız işe tüm konsantrasyonumuzu veriyoruz. Ürünlerde, geliştirmede her zaman öncü olmak, trendleri takip etmemek ve trendleri belirleyen olmak için çalışıyoruz. Premium konumlandırmayı dünya genelinde başarıyoruz. Bulunduğumuz pazarların dinamikleri ve pazar paylarımız değişiklik gösterse de sahip olduğumuz uzmanlıkla, özgün oluşumuz ve yağlara adanmışlığımızla bunu her yerde başarıyoruz. Geçen yüzyılda ilk multigrade (çok dereceli) yağı piyasaya sürdük. Sonra ilk yarı sentetik yağı tanıttık. Sonra 1971'de 300V adını verdiğimiz ilk tam sentetik yağı tanıttık. Şimdi 300V motorsporlarında kullanılan yağ grubumuzun adı. Bu ürünü ilk olarak ürettiğimizde pazar ve üreticiler tarafından talep edilmiş bir şey değildi. Birçok insan "kimin gerçekten böyle bir şeye ihtiyacı var ki?" demişti. Bu ürün, yüksek performanslı motorların gereksinimlerini karşılayacak şekilde geliştirildi. Sonrasında ürün piyasaya ulaştı.

Peki, Türkiye'deki durumunuz, pazar payınız, hedefiniz nedir?
Bakumenko: Motul olarak şu anda dünya genelinde gerçekten odaklanmış olduğumuz birkaç ülke var. Türkiye bu listenin üst sırasında. Bu karar sonrası geçtiğimiz 3-4 sene dramatik bir değişim söz konusu. Görünürlüğümüz ve markamızın tanınırlığı oldukça arttı. Tüm Türkiye'ye ulaşmayı hedefliyoruz. Geçen sene birçok yeni satış noktasına ulaştık. Markamızın kabul görüşü oldukça yüksek. Genelde premium araca sahip olanlar araçlarında hangi yağın olduğunu umursamıyorlar. Ama örneğin ikinci el ya da belki üçüncü el olarak aldığınız Opel Astra'ya sahipseniz, aracın ne kadar daha sorunsuz devam edebileceğini gerçekten umursarsınız. İnsanların bu konuda bilgileri de artıyor. Araçlarını koruyacak ve daha uzun süre kullanabilmelerini sağlayacak ürünlere yöneliyorlar. O yüzden premium araçların yanı sıra eski araçlar da hedefimizde. Her ne kadar otomobil ve motosiklet yağlarımızla bilinsek de bizim için bir diğer büyük yağ segmenti endüstriyel yağlar. Kamyon, gemi, kar araçları, karting, tarım araçları, klasik otomobiller gibi neredeyse tüm alanlardaki araçlar için yağlar üretiyoruz. Aslında araçların ihtiyaç duyacağı tüm sıvıları üretiyoruz. Vites kutusu yağları, soğutma sistemi sıvıları, silecek suyu katkıları gibi. Türkiye pazarına dönersek, motosiklet tarafında güçlü bir şekilde vardık. İnsanlar ürünlerimize önceden beri talep gösteriyordu. Yeni kuruluma geçtiğimiz otomobil tarafında ve ayrıca ağır yük taşıtlarında ve endüstriyel alanda da artık varız.

Endüstriyel ve ağır yük tarafında daha sıkı bir rekabet var. Fiyatın yanında performans da önemli değil mi?
Bakumenko: Kesinlikle. Ama maliyet nedir? Şu anda yağ değiştirmek için ödediğiniz ücret midir? Özellikle kamyon gibi araçlar için yağınız daha uzun ömürlüyse daha az filtre değiştirirsiniz, daha az yağ değiştirirsiniz, bu ciddi bir tasarruf demek. Ayrıca bu araçlar diğer araçlardan çok daha uzun kilometreler yapıyor. Bu yüzden gerçekten kalite ve performans farkını görebiliyorlar. Filolar da aynı şekilde, yakıt tüketimine etkilerini net bir şekilde görebilirler.

Genelde sürücüler değil, teknisyenler, tamirciler satın alma işlemini yapıyor. Bazı araç sahipleri de bilinçli. Yani iki noktaya gitmeniz gerekiyor. Stratejiniz nedir?
Bakumenko: Bunun çok iyi bir soru olduğunu söyleyebilirim. Motosiklette özellikle direkt müşteriye satış yaptığımız yerlerde müşterilerimizle daha fazla iletişim kurmaya çalışıyoruz. Otomobil segmentine baktığımızda, kaç insan aracında gerçekten hangi yağın olduğunu biliyor? Tam olarak hangi yağı kullandığını ve kullanmak istediğini bilen grup oldukça küçük. Bu yüzden son tüketiciyi hedef alan reklamlarımızı çok göremezsiniz. Amacımız bayilerimize, iş ortaklarımıza, tamirhanelere, servislere ulaşmak. Oldukça sadık müşterilere sahibiz. Sadece müşteriyi bulmak değil onu tutmak da önemli. Tamircileri de teknik bilgi açısından üst seviyeye çıkarmak istiyoruz. Tamirhanelerin gerçekten hangi araç için hangi yağı kullanması gerektiğini bilmesi gerek.



Motul Türkiye'nin genç ve dinamik ekibi, ağırlıklı olarak marka bilinirliği ve sadakati için çalışmalarını yoğunlaştırmış.

Bildiğim kadarıyla motosiklet kullanıcıları genelde Motul hakkında bilgiye sahip. Ama diğer araç sürücülerinin markayı bir yerlerde görmeleri gerekli.
Bakumenko: Öncelikle odaklandığımız şey markanın görünürlüğü. İş ortaklarımızla beraber markalaşma çalışması içindeyiz. Sanayi bölgelerinde güçlü şekilde varız. Ama nihai tüketiciler için bilinirliliğimiz daha da artmalı. Başarılı projelerimizden biri, tüm nihai kullanıcılara ulaşan, Subaru BRZ ile yaptığımız road show idi. Bu sayede geniş bir kitleye ulaşmayı başardık. Subaru ortak çalıştığımız şirketlerden bir tanesi. Subaru by Motul diye bir ürünümüz de var. Ülke genelinde 2 bin 800 tamirhane ziyaret ettik. Misyonumuz, markamızı gerçek anlamda anlatmak

Motul için motorsporları da önemli bir gelişim ve tanıtım alanı değil mi?
Bakumenko: Motorsporları DNA'mızın bir parçası. Hedefimiz yüksek kaliteli ürünleri normal araçlar için de sunabilmek. Motor için koruma, hissedebileceğiniz performans farkı ve dayanıklılık hedeflerimiz var. Drag yarışlarında varız mesela. Le Mans 24 Saat yarışı, 50 yıldır bulunduğumuz bir diğer yarış. LMP2 araçlarında kullanılıyoruz. 24 saat aralıksız performans sergilemenin ne kadar zor olduğunu tahmin edebilirsiniz. 300V Le Mans adında da bir ürünümüz var. Türkiye'ye dönersek bölgesel etkinlikleri desteklemeye çalışıyoruz. Genç sürücüleri destekliyoruz. Başarılı ralli takımlarını destekliyoruz.

Türkiye'de altını çizdiğiniz, müşterileriniz ve araçları için en önem verdiğiniz ürünler hangileri?
Bakumenko: Motosikletler için mineralden tam sentetiklere kadar oldukça geniş bir ürün yelpazemiz var. Performans odaklı 300V ürünümüzü alarak MotoGP'de kullanılan bir ürünü almış oluyorsunuz. Yarı profesyonel ve meraklı, daha iyi ürün talep eden birçok insan var Türkiye'de. Eğer drag yarışı yapacaksanız 0W20 de var mesela. 10 yaşın üzerindeki araçların sentetik ürünlere ihtiyacı var. 8100 ürün grubumuz bu konuda onaylanmış bir ürün. Müşteri gidip baktığında 10 çeşit ürün grubu görebilir, hangisini kullanacağı konusunda karar vermelerine yardımcı olmak için yağ seçicilerimiz var. Böylece sizin için doğru ürünü seçebilirsiniz.

Hibrit ürün grubunda trend belirleyen olduğunuzu söyleyebilir miyiz?
Bakumenko: Sadece yüksek hacimli ürünlere yoğunlaşmıyoruz. Subaru, TVR, Brabus ile de işbirliği yapıyoruz. Tüm niş ihtiyaçları karşılamaya çalışıyoruz. Bu şekilde hibrit araçlar için 0W8 ürün grubunu geliştirdik. Hibritlerde de normal bir içten yanmalı motor var ama birçok farklılıkları da var. Daha sık çalışıyor ve daha sık kapatılıyor. Başlangıçtan itibaren güçlü bir korumaya ihtiyaçları oluyor. Bu yüzden bu ürün grubunu bu araçlara göre hazırladık.

Ya elektrikli araçlar? Şanzıman yağları?
Bakumenko: Elektrikli araçların da sıvıya ihtiyaçları var. Bunların hepsini sunuyoruz. CVT, DCT gibi farklı otomatik şanzımanlara göre farklı ürünler ürettik. Araç üreticileri şanzıman yağlarının ömürlük olduğunu söylese de değiller ve değiştirilmesi gerekli. Geleneksel yöntemlerle şanzıman yağının genelde yarısını değiştirebilirsiniz ve yeni yağ eski yağ ile karışmış olur. Bu değişim için yeni bir makine sağlıyoruz. Böylece yağ tamamen değiştirilebiliyor. Özellikle otomatik şanzımanlarda araç sahipleri şanzımanları arızalanana kadar bu değişim için beklememeliler. O zaman ciddi bir maliyetle karşılaşacaklar.

Yazı: Halit Bolkan
Fotoğraflar: Ersan Sezer





İKİNCİ ELDE YENİ DÖNEM

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın Resmi Gazete'de yayınlanan ikinci el motorlu taşıtların satışıyla ilgili yönetmeliğiyle, galeri işletebilmek için önümüzdeki 6 ay içinde yetki belgesi alınması zorunlu hale getirildi. Yeni yönetmelik, ikinci el araç satışında başka önemli değişiklikleri de beraberinde getiriyor.

Ülkemizde 5 milyon satış adedini aşan ikinci el araç satış piyasası bu yeni yönetmelik ile yeni bir döneme giriyor. Ve bu yeniliklerin, kişilerin kendi aralarındaki araç satışlarını ve haciz nedeniyle yapılan satışları kapsamayacağını belirtelim.

Yeni yönetmelik ile ikinci el araç satışı için artık zorunlu olan yetki belgesinin, işyeri sahipleri tarafından Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Türkiye Esnaf ve Sanatkârları Konfederasyonu'na başvurularak alınması gerekiyor. Bu belge 5 yıl geçerli olacak. Bu belgeyi alabilmek için ise birçok şartı yerine getirmek gerekiyor. Öncelikle esnaf ve sanatkârlar odasına, ticaret ve sanayi odasına veya ticaret ve sanayi odalarının ayrı kurulduğu yerlerde ticaret odasına kayıtlı olunması şartı aranıyor. Ayrıca, iş yeri sahibinin en az lise mezunu, mesleki yeterlilik belgesine sahip, iflas etmemiş veya iflas etmiş olsa bile itibarını yeniden kazanmış, devletin güvenliği ile anayasal düzene karşı suç işlememiş olması da şartlar arasında. Ayrıca, araç satışı için galerinin de belli fiziksel standartları karşılaması şartı koşuluyor. İşletmelerin, en az dört taşıtın kapladığı alan büyüklüğünde ve teşhir alanının net yüksekliğinin en az üç metre olması gerekiyor. Satılacak araç için ayrılacak alan büyüklüğünün otomobil için en az 25, motosiklet için en az 5 ve diğer taşıtlar için en az 50 metrekare olması şartı aranacak.

Yeni yönetmelik, ayrıca, ikinci el araç satışı için "taşıt teslim belgesi" düzenlenmesini zorunlu kılıyor. Bu belgenin motorlu kara taşıtının adına tescilli olduğu kişi ile işletme arasında birer nüshası taraflarda kalacak şekilde en az iki nüsha şeklinde düzenlenmesi gerektiği belirtiliyor. Bu belgede aracılık hizmeti sonucunda işletmeye ödenecek tutarın da yer alması gerekiyor. Bu belgedeki taşıta ait güncel bilgilerin (kilometre, yakıt türü, model yılı, varsa hasarları, değişen parçaları gibi) aracın üzerinde kolayca görülebilecek bir yerde "tanıtım kartı" üzerinde bulunması gerekecek. Aracın elektronik ortamda tanıtılması durumunda belirtilen bu bilgilere ve yetki belgesi numarasına elektronik ortamda da yer verilmesi gerekecek.

Yönetmeliğe göre, araca ait bir ekspertiz raporu alıcıya da verilecek ve bu raporda aracın özellikleri, arızaları ve hasar durum bilgileri yer alacak. Ekspertiz raporu, Türk Standartları Enstitüsü Hizmet Yeterlilik



Erol Gündoğan
DOD Satış Müdürü

İkinci el araç sektöründe şeffaflık ne kadar yüksek ve tüketicilerin bilgiye ulaşması ne kadar kolay olursa tüketicilerin araç alırken yaşadığı güven sorunu azalacak ve artan güven ortamında ikinci el satışları artacaktır. 13 Şubat 2018 tarihinde yayınlanan yeni yönetmeliği sektördeki güven sorununu azaltarak sektörü geliştirecek önemli bir adım olarak değerlendiriyoruz. Yeni yönetmeliğin getirdiği ekspertiz ve garanti gibi zorunluluklar DOD olarak bizim yıllardır müşterilerimize sunduğumuz hizmetlerden bazıları. Bunlar gibi müşterinin faydasına olan hizmetlerin sektörün geneline yayılması hem sektördeki rekabeti arttıracak, hem de sağlaya Bu hizmetleri daha önce müşterilerine sunmayan firmalar için önümüzdeki dönemde ikinci el araç fiyatlarında bir miktar artış olmasını bekleyebiliriz. Satış noktalarına getirilen yetki belgesi zorunluluğu ve çalışanlara getirilen mesleki yeterlilik belgesi alma zorunluluğu ise sektörü belli standartlara göre tekrar şekillendirerek sektördeki hizmet kalitesini arttıracaktır. Önümüzdeki dönemde bu standartlara uyamayacak olan merdiven altı işletmelerin kapanarak, kurumsal firmaların sayılarının artacağını öngörebiliriz.

Belgesi bulunan işletmeler tarafından verilecek. Bu ekspertiz raporunun ücreti, satış işleminin alıcıdan kaynaklanan bir nedenle gerçekleşmemesi durumunda alıcı, diğer durumlarda yetki belgesine sahip işletme tarafından ödenecek. Ekspertiz raporu, 8 yaş veya 160.000 kilometre altındaki araçlar için alınacak. Ayrıca bu yönetmelik ile yetki belgesi, mesleki yeterlilik belgesi, hizmet yeterlilik belgesi ve ikinci el araç satışına ilişkin İkinci El Motorlu Kara Taşıtı Ticareti Bilgi Sistemi oluşturulması kararı alındı. Bu sisteme araç satış gününde satışla ilgili bilgilerin girilmesi noterlerin sorumluluğunda oluyor. Sistem ilgili kurum ve kuruluşların erişimine açılacak.

Bir diğer önemli değişiklik ise bundan sonra ikinci el araç satan işletmelerin, satış tarihinden itibaren 3 ay veya 5.000 kilometre garantisi vermesi gerektiği. İşletmeler, garanti kapsamına giren konuları sigorta yaptırarak karşılayabilecek. Yönetmeliğe göre, garanti kapsamında satılan ikinci el araçların arızalarının, işletme tarafından en geç 30 iş gününde giderilmesi gerekiyor.

Araç satışı yapılan otomobil pazarlarına da düzenleme getirildi. İkinci el araç satış alanlarının, imar mevzuatı çerçevesinde belirlenen ticaret alanlarında olması, nüfusu 10.000'den az olan yerleşim yerlerinde en az 5.000 metrekare, 10.000'den fazla olan yerleşim yerlerinde ise en az 10.000 metrekare büyüklüğünde olması gerekecek. Uygun altyapıya ve üstyapıya (olumsuz hava şartlarından etkilenmeyecek bir zemine sahip olması gibi) sahip olması, çevreye ve trafiğe yük getirmeyecek olması, ücretsiz otopark ve ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek tuvalet, ibadethane gibi imkanlar sunması, kolayca araç giriş çıkışına uygun olması ve içinde ikamet için kullanılan bağımsız bölümlerin olmaması gibi koşulları karşılaması gerekecek. Otomobil pazarlarını belediyeler kuracak ve işletecek.

Yazı: Emre Güler

İlkay Kalkan
Ankara Oto Galericileri Derneği Başkanı

Bu mevzuat özellikle ikinci el otomotiv piyasasının düzenlenmesi, bu mesleği yapan esnafın belli bir nitelikte olması, her önüne gelenin bu işi yapmamasını sağlaması açısından son derece önemlidir. Vergi verip istihdam yaratan ve ahilik geleneğinden gelen esnaf arkadaşlarımızın dört gözle beklediği bir çalışmadır. Herkesin galericilik veya araç alım satımı yapamayacak olması, mesleği sadece esnaf belgesi olanların yapabilecek olması, sektörün büyük bir oranda kayıt dışına kaydığı son dönemleri baz alacak olursak en çok bizleri sevindirecek bir uygulamadır. Ayrıca ikinci el otomobile arıza ve kaza bilgisi gibi ayrıntıların yer aldığı bir künye sisteminin getirilmesi galerici esnafını da rahatlatacak, düzgün ekspertizler neticesinde oluşan araç kimlik belgeleri esnafımız üzerindeki olumsuz algıların da yok olmasını sağlayacaktır. Satılan araçların niteliklerinin tam olarak beyan edilmesi ve sözleşmelerin çerçevelerinin netleşmesi hem galericilerin hem de vatandaşın güven unsurunu pekiştirecektir. Bizler için güvenilirlik en büyük sermayedir.





Tuğrul Denizaşan
Otoshops Genel Müdürü

Yönetmelik 2. el pazarında güven artırıcı önlemler getiriyor. Kurumsal firmaların çoğalması, bu işi yapan işletmelerin yetki belgesi ve belirli fiziki niteliklere sahip olması, merdiven altı tabir edilen yerlerin zamanla ortadan kalkması anlamına geliyor. 5 yılda bir yenilenecek olan yetki belgesi ile 2.el pazarı kontrol altına alınacak. Yönetmeliğe göre ikinci el otomobil ve motosikletlerde motor, şanzıman, tork konvertörü, diferansiyel ve elektrik sistemi, satış tarihinden itibaren 3 ay veya 5.000 kilometre garantili olacak. Garanti süresi veya kilometresi içinde meydana gelen arızalar azami 30 iş günü içinde giderilecek. Aynı tip ve özelliklerdeki aracın 2.el fiyatında hizmet standartlarının belirsiz olması sebebiyle büyük farklılıklar oluyor. Yeni yönetmelik ile karlılık oranları da etkileneceğinden fiyat farkları azalacak. Ayrıca, kurumsal firmaların pazardaki payları yükselecek. 5 yıl içerisinde toplam pazarda kurumsal firmaların payının yüzde 20'lere çıkmasını bekliyoruz. Pazara düzen gelmesi açısından bu yönetmeliği destekliyoruz. 2. el pazarında satışların yüzde 5'i kurumsal firmalar tarafından gerçekleştiriliyor. Yüzde 45'i ise galeriler tarafından yapılıyor. Kalan yüzde 50 bireysel satıcılar. Kurumsala talep arttıkça pazar güvenle büyüyecektir.



Cemal Fenercioğlu *Tur Assist Genel Müdürü*

Geçtiğimiz sene dövizdeki artışların yanı sıra ÖTV artırımının da etkisiyle sıfır araçlarda yaşanan fiyat artışı üzerine 2. el araç piyasasında başlayan canlanma, 2017 boyunca artan bir ivmeyle yaklaşık 5 milyonun üzerinde ikinci el araç satış işlemi ile rakamlara yansıdı. Bu kadar büyük bir işlem hacmine sahip olan 2. el araç satışlarında, hem tüketiciyi hem de satıcıları belli kurallar çerçevesinde koruma altına alan yeni bir yönetmeliğin çıkmasını oldukça önemli ve faydalı buluyoruz. Yönetmelikle birlikte tüketicinin artık araç satın almadan önce ekspertiz raporunu görebileceği, satın aldıktan sonra da araçlarında meydana gelebilecek beklenmedik arızalara karşı kendilerini koruma altına alarak gönül rahatlığıyla güvenebileceği bir sistemin altyapısı da hazırlanmış oldu. Çıkarılan kanunun halen geliştirilebilir yanları olmakla birlikte, zamanla ihtiyaç duyulabilecek farklı iyileştirmelerin de yapılabileceğini düşünüyoruz. Tur Assist olarak, Türkiye'de 2003 yılından bu yana 2. el otomobil garantisini veren öncü bir firmayız. Bu konuda 15 yıllık güçlü bir deneyimimiz var. Yeni yayınlanan yönetmeliğe uygun olacak şekilde ürünlerimizi hızlıca yeniden şekillendirdik ve kullanıma sunduk. Tüketicilerin de 2. el araç satın alma sürecinde, bu yönetmeliği uygulayabilecek olan kurumsal ve denetime tabi olan yerleri tercih etmelerini tavsiye ediyoruz. 2. el araç satışı yönetmeliği ile ilgili yapılan düzenlemeler üzerinde emeği geçen herkese teşekkür ediyoruz.

İMAJ YÜKLEMESİ

Alfa Romeo, parıldadığı yıllara geri dönmek için önemli bir hamle yapıp ilk kez SUV sınıfına bir temsilci kazandırdı. Stelvio ismiyle yollara çıkan SUV, sınıfının en dinamiklerinden biri olmaya aday.





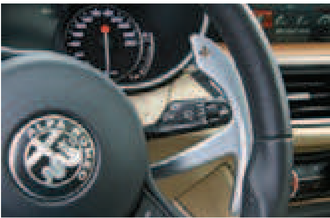
Önde uzunlamasına yerleştirilen turbo benzinli motor sahip olduğu 280 HP'lik gücü, sportif sesiyle de dışa vuruyor.



Alfa Romeo'dan beklenildiği gibi, karşımızda tasarımıyla heyecan uyandıran bir otomobil var. Model ismi olarak endüstriyel bir ürün gibi rakamla değil, Stelvio ismiyle çağrılan yeni modelde, Alfa Romeo'nun imzası niteliğindeki dikey ön ızgara en büyük formlarından biriyle kullanılmış. Farların arasından başlayıp tamponun bittiği yere kadar uzanan ön ızgaranın iki yanında büyük hava girişleri bulunuyor. Profilde geniş tekerlek yuvaları ve onları dolduran 20 inçlik jantlar dikkat çekiyor. Arka tekerlek yuvası üstünde bombe yapan arka çamurluk, Stelvio'ya kaslı bir görünüm kazandırmış. Öndeki saldırgan görünüme kıyasla arkada daha sade bir tasarıma yer verilmiş. Bu sadeliği hareketlendiren ise tamponun köşelerine konumlandırılan büyük egzoz çıkışları olmuş. İki parçadan oluşan stoplar koyu zeminleriyle sportif algıyı arttırıyor. Farlar açıldığında stoplardaki LED aydınlatmanın da çerçeve şeklindeki formu ortaya çıkıyor. Stelvio'nun genel tasarımı Alfa Romeo çizgilerine uygun, rakipleri karşısında ise özgün görünüyor.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde dışarıda nabzımızı yükselten çizgilerin devam ettirildiğini görüyoruz. Sportiflik ve kalite algısı yüksek tutulmuş. Altı düz tasarlanan üç kollu direksiyon simidi hem etkileyici görünüyor hem de ergonomik bir yapıya sahip. Start düğmesinin direksiyon üstünde sola konumlandırılması ise heyecanı arttıran bir seçim olmuş. Motoru çalıştırma düğmesinin el altında ve göz önünde olması hoşumuza gitti. Direksiyonun arkasında ise alüminyum malzemenin kullanıldığı vites değiştirme kulakçıkları var. Direksiyon kolonuna sabitlenen vites değiştirme kulakçıkları şimdiye kadar gördüklerimiz arasında en uzunlardan biri. Direksiyon ile arasında çok az bir aralık bırakılması konforu azaltıyor. Siz istemeseniz de eliniz zaman zaman bu kulakçıklarla temas edebiliyor. Direksiyon üzerinde adaptif hız sabitleyici sistemin kontrolleri de bulunuyor. Öndeki araç ile takip mesafesi ayarlanabiliyor. Ancak Stelvio'da şerit takip asistanı olmasını da beklerdik.

Uzun siperlikli gösterge grubunda devir saati ve hız göstergesinin dairesel yapıları tasarıma hareket kazandırmış. Siyah zeminli analog göstergeler rahat izlenebiliyor. İkisini ortasında da 7 inçlik TFT dijital bilgi ekranı bulunuyor. Gösterge grubu hizasında, orta konsolda 8,8 inçlik renkli multimedya ekranı yer alıyor. Göz hizasında olan ekran rahat izlenebiliyor. İstenilirse ekran iki parça olarak ayarlanıp aynı anda



Direksiyon kolununa vites değiştirme kulakçıkları sabitlenmiş.



dna sisteminin dairesel kumandası vites konsolunda yer alıyor.



dna sistemindeki seçimler ekrandan izleniyor.



8,8 inçlik renkli ekran iki parçalı olarak da kullanılabiliyor.

farklı menüler izlenebiliyor. Sistemin ergonomik ve pratik olduğunu söyleyebiliriz. Orta ve vites konsolunda yumuşak plastik malzeme ve ahşap malzemeler kullanılarak kalite algısı yüksek seviyede tutulmuş. İç mekanda, işçilik kalitesine de kusur bulmak zor ama vites kolunun etrafındaki mat plastik kaplama kalite algısını azaltan bir seçim olmuş. Bu alan da sade ve anlaşılır bir şekilde organize edilmiş. Vites kolunun solunda sürüş kişiselleştirme sisteminin, ortada multimedya sisteminin dairesel kumandası ve sağda ses sistemi kumandası yer alıyor. Joystick tasarımına sahip vites kolunun önünde kapaklı eşya gözü yer alırken, orta kol dayama içerisinde soğutmalı bir eşya alanı daha bulunuyor.

Stelvio'nun koltuklarında uzun boylular da rahat edebilir. Sportiflik algısını arttıran yüksek yan destekler kullanmak yerine ön ve arka koltuklarda konforlu tasarım tercih edilmiş. Stelvio, Giulia ile aynı platformda yükseliyor. Alfa Romeo'nun en modern platformunu kullanan Stelvio'nun ağırlık dağılımı ön ve arka aks arasında 50/50 olarak açıklanıyor. 1660 kg'lik boş ağırlığı karoserinde kullanılan hafif malzemelere borçlu. Şaftta karbonfiber kullanılmış. Süspansiyon sisteminden çamurluklara, motor kaputundan kapılara kadar birçok yerde de alüminyum kullanılmış olması hafifliği açıklıyor.

Fiyat listesinde sadece 2,0 litre 280 HP, turbo benzinli, otomatik şanzıman ve dört tekerlekten çekişli versiyon bulunuyor. Motor ilk çalıştırma sonrasında sportif bir tınıyla uyanıyor. 8 ileri vitesli, tork konvertörlü otomatik şanzımanı D konumuna aldığımızda gaz pedalının hassas





Otomobilin ağırlık dağılımı 50/50 oranında ayarlanmış. Frenler Brembo üretimi.



525 litrelik bagaj geniş ve kolay kullanılabilir alan sağlıyor. Bagaj duvarında hoparlör bulunuyor.



Otomobilin zeminden yüksekliği 207 mm.

yapısını fark ediyoruz. Otomobil, alt devirlerden itibaren gaz emirlerine harfiyen uyan hassasiyette. Otomatik şanzımanın vites kontrolü joystick şeklinde çalışıyor. Vites seçimlerinde geri vitese, D ya da N konumuna alınıp alınamadığı net şekilde anlaşılmıyor. Direksiyon arkasından ya da vites kolundan manuel olarak da vites seçimi mümkün. Direksiyonun arkasındaki kulakçıkların bu konuda çok ergonomik olduğu söylenemez. Ancak vites geçişleri manuel değişimlerde beklenilen hızda gerçekleşiyor. Kontrolü tamamen şanzımana bırakmak sürüş keyfini sürekli kılıyor. Vites değişim hızı ve tercihleri tatmin edici şekilde gerçekleşiyor. Motor ve şanzıman uyumlu çalışıyor. Hızlanma istekleri kadar sakin ilerlenmek istenildiğinde de Stelvio yeterli konforu sağlayabiliyor. Alt devirlerdeki canlılık uzun bir devirlenme süresince devam ediyor. Motorun sesi ve hızlanma isteği keyif veriyor.

Vites konsolunda yer alan sürüş kişileştirme sistemi "dna"yı Alfa Romeo'nun diğer modellerinden tanıyoruz. Buradaki üç seçim, motorun tork eğrisini, hızlanma tepkisini, ESC'yi (ESP), ASR'yi (çekiş kontrol sistemi), frenleri ve şanzımanı etkiliyor.

Yakıt tüketimine baktığımızda şehir içinde yoğun trafik ve dur-kalk koşullarında yol bilgisayarındaki değer 11,0 lt/100 km seviyelerini aşabiliyor. Otoyol ve sabit hızlarda ise yol bilgisayarında 8,0 lt/100 km seviyeleri görülüyor. Test ölçümlerimizde elde ettiğimiz ortalama tüketim ise 9,0 lt/100 km olarak kayda geçti.

Sürüş dinamizmi de tasarım, motor ve şanzımanla uyum içerisinde. Normal sü-





Yüksek sürüş pozisyonu yola hakimiyeti arttırıyor.

Panoramik cam tavan kabin aydınlığını arttırıyor.

rüşlerde konforlu bir tecrübe yaştan Stelvio, ağırlık transferlerinde çizgisini bozmadan ilerleyebiliyor. Keskin dönüşlerde, yüksek sürüş pozisyonu ve beklenenden biraz fazla hareket eden üst gövdenin etkisiyle salınımların artacağı izlenimi yaratabilen Stelvio, limitleri çok yüksek bir otomobil. Tahmin edildiği gibi salınım yerine istikrarlı bir viraj çizgisi sağlıyor. Ani ağırlık transferlerinde bile karoser çok dengeli. Süspansiyon siteminin konforu koruyarak otomobilin sürüş dinamiklerini yüksek seviyede tuttuğunu görüyoruz. Direksiyon sürücüyü yormayacak bir yapıda olmasına rağmen hızlı yönlendirme isteklerinde keskin şekilde cevap veriyor.

Dört tekerlekten çekişli olan Stelvio normal koşullarda arkadan itişli olarak ilerliyor. Sürüş karakteri de ani hızlanma, yüksek hız veya kaygan zeminlerde arkadan itişli olduğunu hissettiriyor. Ancak özellikle sınırlar aşıldığında, hızlı dönüş ve zemine tutunma zorluğu yaşandığı anlarda torkun yüzde 50'sine kadarını ön tekerleklere hızla iletilmesi otomobilin rahat kontrol edilebilmesini sağlıyor.

Stelvio'yu genel olarak değerlendirdiğimizde sınıfının standartlarında beklenilen birçok kriteri sağladığını söyleyebiliriz. Tasarımıyla özel hissettiren otomobilin kabininde, kalite, sportiflik ve konfor öğeleri başarıyla harmanlanmış. Yaşam ve yükleme alanı da cömert. Stelvio, turbo benzinli motorunun verdiği sportifliği de gizlemiyor. Yol tutuşuyla da güvenli ve sportif hissettiren Stelvio, sınıfı için çok etkili bir oyuncu olabilir.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1995 cc
Maksimum güç	206 kW/280 HP 5250 d/d
Maksimum tork	400 Nm 2250 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,7 sn
Maksimum hız	230 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1660 kg
Bagaj hacmi	525 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde çift noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, arkada dikey çubuk bağlantılı Alfa Link tasarımı süspansiyon sistemi.
Dönüş çapı	11,7 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	255/45 R20
Lastik	Pirelli Scorpion

Donanım

Önden çarpma uyarı sistemi, şerit değiştirme ikazı, kör nokta uyarısı, Uconnect 8,8 inç, 3D navigasyon, Harman Kardon ses sistemi, 7 inçlik TFT ekran, elektrikli, ısıtmalı ön koltuklar, deri döşeme, anahtarsız giriş ve çalıştırma, geri görüş kamerası, adaptif çift xenon farlar, açılır panoramik cam tavan, 19 inçlik jantlar.

Rakipler



Porsche Macan
Sınıfının en dinamık modeli olarak kabul edilen Macan'de tarife 2,0 litre 252 HP'den başlıyor.

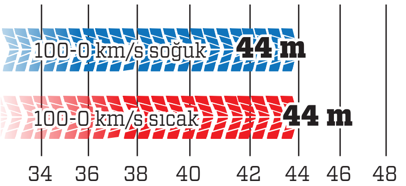


Mercedes-Benz GLC 250 Coupe
2,0 lt 211 HP'lik benzinli motorlu sportif SUV, 9 ileri vitesli otomatik şanzımanla satılıyor..

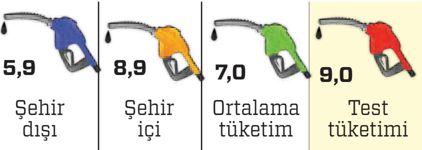
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,2 sn
0-80 km/s	4,2 sn
0-100 km/s	6,0 sn
0-120 km /s	8,5 sn
0-130 km/s	9,6 sn
0- 400 m	14,3 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	3,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	4,2 sn

Fren mesafesi

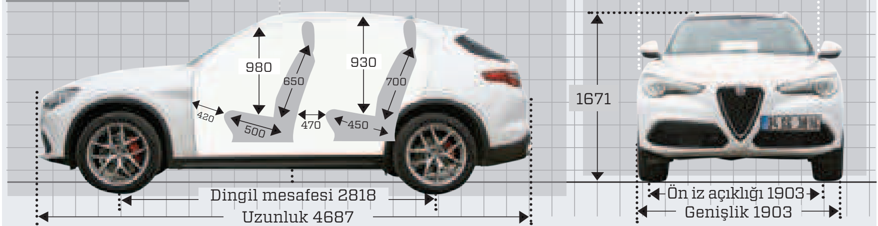


Gürültü	
Rölantide	45 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	100 dB(A)
120 km/s (D'de)	120 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	161 g/km
Depo kapasitesi	64 lt
Menzil (test tüketimine göre)	711 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	3.000 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/3
Baz fiyat	450.000 TL
Test aracı fiyatı	480.000 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME



KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Malzeme ve işçilik kalitesi premium sınıf beklentilerini karşılıyor.
✗ Yer yer kullanılan mat ve sert plastik kaplamalar.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Kullanışlı multimedya ekranı.
✗ Test aracımızda şerit takip asistanı bulunmuyordu.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Yüksek dinamizm sunan şasi, motorun hızlanma isteği.
✗ Şanzıman manuel kullanımda dinimizm duygusunu törpülüyor.

FİYAT
✓ Rakipleri göz önünde bulundurulduğunda benzer seviyede kalıyor.
✗ Rakipleri kadar güçlü olsa da fiyat avantajına ihtiyacı var.

Fren mesafesi ölçümü kış lastikleri ile yapılmıştır.

YENİLİKLERE ME



BMW

BMW, 2007 yılında X6 modelini tanıttığında SUV sınıfında coupe tarzını kullanıp önemli bir sayfa açmıştı. X6'nın küçük kardeşi olan X4'ün ikinci nesli Cenevre'de tanıtılıyor. Yeni X4'ün boyutları selefine göre arttı. Boyu 81 mm uzayarak 4750 mm olan aracın dingil mesafesi de 54 mm artarak 2860 mm'ye çıktı. Bununla birlikte X4, önceki nesline göre yaklaşık 55 kg hafifledi. X3'ten izler taşıyan X4'ün genişleyen iç mekanında arka koltuk diz mesafesi 27 mm artmış. Bagaj hacmi de 25 litre atarak 525 litreye ulaşan araçta ses ve parmak hareketleriyle komut verilen 10,25 inçlik ekrana sahip multimedya sistemi de yer alıyor. X4'te 190 HP'lik xDrive20d, 231 HP'lik xDrive25d ve 265 HP'lik xDrive30d dizel alternatifleri oluştururken benzinli motor isteyenler için 184 HP'lik xDrive20i ve 252 HP'lik xDrive30i seçenekleri sunuluyor. Yeni X4'ün zirvesinde iki M Performance versiyonu bulunuyor: 322 HP'lik M40d ve 355 HP'lik M40i. X4 M40d'nin motoru 680 Nm tork üretiyor ve araç 4,9 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını gerçekleştiriyor. M40i'nin 0-100 km/s hızlanması ise 4,8 saniye sürüyor. Alman üretici 1988'de üretime başladığı ilk M3 Cabrio modelinin (E30) 30'uncu yılına özel tasarladığı M4 Convertible Edition 30 Jahre'yi Cenevre'de tanıtacak. Sadece 300 tane üretilmesi planlanan bu araçta metalik mavi ve Dakar Sarısı ön plana çıkıyor. 30'uncu yıl logolarıyla güncel M4 Convertible'dan ayrılan bu araçta 450 HP'lik 3 litre hacmindeki sıralı 6 silindirli motor görev yapıyor. Ayrıca BMW'nin Cenevre yenilikleri arasında makyajlı 2 Serisi Active Tourer ve Gran Tourer modelleri de var. Klasik BMW böbreği büyüyen bu iki MPV modelinin görünümü yeni tamponlar, LED farlar ve LED sis farlarıyla yenilendi. Yeni multimedya ekranı ve mobil cihazlar için kablosuz şarj özelliği de sunan 2 Serisi Active Tourer ve Gran Tourer'da motorlarda küçük iyileştirmeler yapılırken küçük hacimli motorlarda artık 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman görev yapıyor.









RHABA

Avrupa'da yılın ilk otomobil fuarı olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda yine birbirinden farklı özelliklere sahip onlarca model ilk kez tanıtılacak. Bu yıl 88'inci kez düzenlenen büyük otomobil gösterisinde Avrupalı üreticilerin baskın olduğu dikkatlerden kaçmıyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar





BENTLEY

Bentley Bentayga'nın yeni benzinli V8 seçeneğinde 4,0 litrelik çift turbolu ünite görev yapıyor. Araç, 550 HP güç ve 770 Nm tork üreten motoruyla 290 km/s maksimum hıza ulaşarak en hızlı SUV'lar arasına yerleşiyor. Ortalama yakıt tüketimi 11,4 lt/100 km olan Bentayga V8, 4,5 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlıyor. Araç, 10 pistonlu fren kaliperleri fren sistemiyle de çok iddialı. Bentayga V8'de yeni tasarımlarıyla birlikte 22 inçlik 11 farklı jant seçeneği var.

ASTON MARTIN

Kasım 2017'de tanıtılan Aston Martin Vantage, İngiliz markanın en büyük yeniliklerinden olacak. Yeni Vantage'da görev yapan 4,0 litrelik çift turbo V8 motor 510 HP güç ve 685 Nm tork üretiyor. Maksimum hızı 323 km/s olan bu aracın 0-100 km/s hızlanması ise 3,5 saniye. ZF imzalı otomatik şanzımana sahip olan Vantage'ın 50:50 ağırlık dağılımı ise sürüş dinamiklerini tırmandırıyor. Vantage'da görev yapan sürüş destek sistemlerine ek olarak elektronik kilitli arka diferansiyel de (E-Diff) bulunuyor. Dokunmatik 8 inçlik LCD ekrana sahip Vantage'da zengin döşeme seçenekleri var.





CITROEN



Tamamen yenilenen ve PSA'nın EMP2 platformunda geliştirilen üçüncü nesil Citroen Berlingo, markanın C3 modelini hatırlatan tasarım yüzüne sahip. Yeni Berlingo'nun uzunluğu yaklaşık 150 mm artarak 4400 mm ve aks mesafesi de 50 mm uzayıp 2780 mm oldu. Berlingo'nun uzun şasili XL seçeneğinde ise 7 koltuk seçeneği yer alırken bu aracın boyu 4750 mm ve aks mesafesi ise 2970 mm. Berlingo'da benzinli 1.2 Puretech ve dizel 1.5 BlueHDi motor seçenekleri olacak. Ayrıca 130 HP'lik dizel seçeneğinde 8 ileri otomatik şanzıman alternatifi de var. Citroen'in fuardaki ikinci yeniliği olan ve markanın yeni tasarım dilini taşıyan makyajlı C4 Cactus modeli, LED'li yeni gündüz farları, yan hava kanalları ve LED'li 3 boyutlu stop lambalarıyla öncesine göre daha iddialı bir görünüm sunuyor. Advanced Comfort isimli yetenekli koltuklar ilk kez C4 Cactus ile tanıtılacak ve kademeli hidrolik baskı yataklı süspansiyon sistemi de modeldeki önemli yeniliklerden bir diğeri.

CUPRA

Seat'ın en performanslı modellerini temsil eden Cupra adı, artık kendi başına bir marka olarak yola devam edecek. Önümüzdeki yıllarda model sayısını arttırmayı planlayan Cupra'nın ilk modeli olan Ateca, 2018'in son çeyreğinde yollara çıkacak. Cupra Ateca'da görev yapan 2,0 lt'lik benzinli TSI motor, 300 HP güç üretiyor ve araçta 7 ileri DSG şanzıman ile 4Drive isimli 4 tekerlekten çekiş aktarma sistemi yer alıyor. Ateca'nın ızgaranın iç kısmında petek tasarımı, ortasında ise yeni Cupra logosu var. Ayrıca aracın tamponundaki hava girişlerinde mat alüminyum harflerle Cupra yazısı yer alıyor. Cupra yazısı ve logosu, Altea'nın fren kaliperlerinden kapı eşiğine kadar pek çok noktada bulunuyor. Ateca'nın arkasındaki difüzörlerin iki yanında yer alan iki çift egzoz çıkışı ve 19 inçlik jantlar otomobilin dinamik görüntüsünü besliyor. Ayrıca 18 inçlik Brembo yüksek performans fren sistemi de sunuluyor.





FORD

Yenilenen ızgarası, farları ve tamponlarıyla birlikte yeni bir yüze sahip olan Ford Edge'in iç mekanında SYNC 3 araç içi bilgi ve eğlence sistemi ile 8 inçlik renkli dokunmatik ekran öne çıkıyor. İlk kez Cenevre'de sahneye çıkan Edge'in 2.0 litrelik EcoBlue çift turbolu dizel motoru 238 HP güç üretiyor ve bu araç 8 ileri tam otomatik şanzımanla 4x4 aktarmaya sahip. Ayrıca yenilenen Ford Ka+, ilk kez Avrupa pazarına 5 kapılı hatchback olarak giriyor. Bu araçta 70 ve 85 HP gücünde 1,2 litrelik benzinli motor ile 95 HP'lik 1.5 TDCi motor seçenekleri var. Ford'un ikinci Active modeli olan crossover esintili Ka+ Active de fuar yenilikleri arasında yer alırken, otomobilin taban yüksekliği standart versiyonlara göre 23 mm arttırılmış.





CORBELLATI

Corbellati ailesi, Dünyanın en hızlı otomobilini üretmek için Corbellati markasını kurup Corbellati Missile modelini geliştiriyor. Missile modeli, 500 km/s'ye ulaşarak Koenigsegg Agera RS'in 447 km/s'lik rekorunu kırmak istiyor. Bu araçta çift turbolu 9,0 lt'lik V8 motor görev yapıyor. 1800 HP güç ve 2350 Nm tork ürettiği belirtilen bu araçta 6 pistonlu karbon seramik fren diskleri var. Ortadan motorlu bu aracın boyu 4670 mm.



HYUNDAI

Hyundai'nin orta sınıf SUV'u Santa Fe, yeni farları ve basamak tipi ızgarasıyla markanın yeni tasarım dilini sergiliyor. 4770 mm uzunluğa ve 1890 mm genişliğe sahip Santa Fe'nin dingil mesafesiyle birlikte iç mekan hacminin arttığı belirtiliyor. Yeni nesil güvenlik sistemlerine sahip bu araçta 200 HP gücünde 2,2 lt'lik dizel motor ve yeni 8 ileri otomatik şanzıman görev yapıyor. Özellikle Amerika pazarı için 185 HP gücünde 2,4 lt'lik 4 silindirli direkt püskürtmeli benzinli motor yer alıyor. Ayrıca Santa Fe'de 232 HP'lik 2,0 litre hacminde turbo benzinli motor da olacak. Santa Fe'de yeni geliştirilen 4x4 sistemi görev yapıyor.

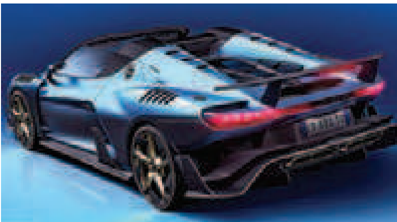






ITALDESIGN

Geçtiğimiz yıl Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Italdesign Zerouno konseptinin üstü açık modeli fuarda sahneye çıkıyor. Zerouno Convertible karbon fiber karosere sahip. Zerouno Coupe'de olduğu gibi Zerouno Convertible'da da büyük arka difüzör, yan hava girişleri, ve dörtlü egzoz yer alıyor. Audi R8'nin 5,2 lt'lik V10 motoruna sahip bu araç, 0-100 km/s hızlanmasının 3,2 saniye tamamlarken maksimum hızının 340 km/s olduğu belirtiliyor.



JAGUAR



Jaguar'ın ilk yüzde 100 elektrikli modeli olan I-Pace, 4 tekerlekten çekişli aktarmaya sahip. Yaklaşık 90 km/s hızla 310 km menzilinin olduğu ve 2 saatte şarj olduğu belirtiliyor. 395 HP güç ve 700 Nm tork üreten iki elektrikli motoruna sahip bu aracın 4 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını gerçekleştirdiği açıklandı. F-Pace'den alınan bağımsız çift salıncaklı ön süspansiyona ve çok kollu arka süspansiyona sahip bu aracın ağırlık merkezi, F-Pace'e göre yere 120 mm daha yakın.

JEEP

Jeep'in yenilenen Wrangler modeli, ilk kez Avrupa'da görücüye çıkacak. Jeep'in klasik yedi kanallı ızgarası, yuvarlak farları ve kare stop grubuna sahip yeni Wrangler modeli, markanın klasik çizgisini koruyor. İşçilik ve malzeme kalitesinin daha da arttığı belirtilen yeni Wrangler'da farklı karoser seçenekleri de olacak. Aracın donanımına göre 5,0 ya da 8,4 inçlik dokunmatik multimedya sistemleri var. Wrangler'da 2,0 litrelik 4 silindirli turbo ve 3,6 litrelik V6 benzinli motor seçenekleri bulunuyor. Dizel isteyenler içinse 3,0 litrelik V tipi 6 silindirli dizel motor seçeneği de yer alıyor. Wrangler'da akıllı saat uyumlu Uconnect uygulaması, aile bireylerini izleyen Family Alerts ve Uconnect Navigasyon için çevrimiçi aramayı da içeren yeni interaktif araç içi teknolojileri var.





FERRARI

Ferrari'nin 2001'de 360 Challenge ile başladığı özel seri ortadan motorlu V8 modellerinin en yenisi olan 488 Pista, Cenevre'de sahneye çıkıyor. Bu araç 720 HP gücünde 3,9 litrelik çift turbo beslemeli V8 motora sahip. 0-100 km/s hızlanmasını 2,85 saniyede tamamlayan 488 Pista'nın maksimum hızının 340 km/s olduğu belirtiliyor. Ferrari 488 GTE ve 488 Challenge'a kıyasla 90 kg hafifleyen 488 Pista modelinin aerodinamik özellikleri de yüzde 20 iyileştirilmiş. 488 Pista, F1-Trac, manyetoreolojik süspansiyon sistemiyle de oldukça iddialı. Akıllı sıvı olarak tanıtılan manyetoreolojik sıvı, manyetik alanın etkisiyle viskozitesini değiştirebiliyor. Bu sıvı sayesinde sistemin kuvveti iletme özelliği çok hassaslaşırken kontrol edilebilirliği de artıyor. Manyetoreolojik süspansiyon sistemi ise elektronik kontrollü olarak sürüş sırasında daha hassas sertleşip yumuşayabildiği için sürüş konforunu arttırıyor. E-Diff3 kilitli diferansiyele sahip bu araçta ayrıca kaliper fren basıncını ayarlayan özel bir yazılım görev yapıyor. Ferrari Dynamic Enhancer sistem dünyada ilk kez 488 Pista'da görev yapıyor.



KIA

Cee'd model adı artık Ceed oldu ve tamamen yenilenen bu araç, önceki nesline göre 20 mm genişleyip 23 mm alçaldı. Dingil mesafesi değişmeyen Ceed'de 120 HP'lik 1,0 litre ve 140 HP'lik 1,4 litrelik benzinli ve 115 HP ya da 136 HP gücünde, 1,6 litrelik dizel motor seçenekleri var Ceed'in tamamen yenilenen iç mekanında donanım paketine göre 5, 7 ya da 8 inç ekranlı dokunmatik multimedya sistemleri yer alıyor. Kia'nın Cenevre yeniliklerinden bir diğeri olan Rio'nun sportif GT-Line seçeneği, kaplan burnunu andıran ızgarası, buz küpü şeklindeki sis farları ve 17 inçlik alaşımlı jantlarıyla sportif bir görünüm sunuyor. Çift egzozu, LED gündüz farları ve spoyleri de tasarımının diğer detayları arasında yer alırken 6 ileri manuel şanzımanın görev yaptığı bu araçta bulunan 3 silindirli 1,0 litre hacminde T-GDi motor, 118 HP güç ve 171 Nm tork üretiyor.







LEXUS

Lexus'un UX isimli yeni crossoverı, ilk kez Cenevre'de tanıtılıyor. Markanın yeni tasarım dilini sergileyen UX, coupe tasarım çizgilerini yansıtırken, iki yıl önce Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılan konseptin seri üretim hali olma özelliğini taşıyor. Lexus ayrıca RX'in 7 koltuklusu olan RX L ve LF-1 Limitless konsepti de Avrupa'da ilk kez Cenevre'de tanıtılacak.

MAZDA

Kasım ayında yollara çıkan makyajlı Mazda 6 Sedan'ın ardından stationu olan Mazda 6 Wagon, Cenevre'de tanıtılacak. Sedanda olduğu gibi Mazda 6 Wagon'un ızgarası, farları ve tamponları değiştirildi. Ayrıca yeni bir kokpit ve koltuklara sahip olan bu araçta, yapılan iyileştirmelerle yol gürültüsünün azaldığı belirtilirken sürüş özelliklerinde de iyileştirmelerin olduğu belirtiliyor. Radar ve kamera destekli yeni nesil güvenlik sistemleri Mazda 6 Wagon'da da görev yapıyor.



MCLAREN

McLaren, efsane yarış pilotu Ayrton Senna'nın anısına geliştirdiği ve şimdiye kadarki en sıra dışı modeli olan McLaren Senna'yı Cenevre'de tanıtacak. Sadece 500 tane üretilecek olan bu araçta 800 HP güç ve 800 Nm tork üreten V8 motor ile 7 ileri çift kavramalı şanzıman görev yapıyor. Performans bilgileri açıklanmayan bu araçta önceki McLaren'larda olduğu gibi karbon fiber şasi var. Hafifliğin ve sürüş özelliklerinin ön plana çıktığı Senna'da sürüş hızına göre açılıp kapanan aktif kanatlar bulunuyor. Bu parçalar, havanın akışını yönlendirerek yol tutuşunu arttırıyor ve başta fren ve motor olmak üzere çeşitli parçaların da soğumasını sağlıyor. Boş ağırlığı 1198 kg olan Senna'da RaceActive Chassis (RCCII) isimli şasi kontrol sistemi ve Comfort, Sport ile Track sürüş modları bulunuyor. Karbon fiber parçalar ve alkantara döşemelerin yer aldığı iç mekanda büyük multimedya ekranı ve geri görüş kamerası sunuluyor.



RANGE ROVER

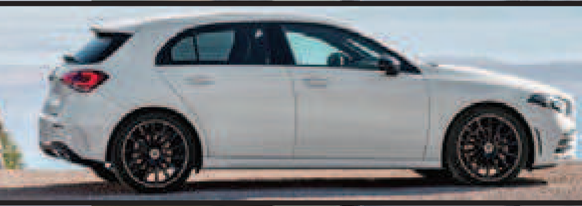
Bu yıl 70 yaşını kutlamaya hazırlanan Land Rover, 1970'de üretimine başladığı birinci nesil Range Rover'dan ilham alarak geliştirdiği ve Cenevre'de tanıtılacak olan 3 kapılı Range Rover Coupe ile ilgili çok fazla detay açıklanmadı. Sadece 999 adet üretilecek olan bu modelin 2+2 koltuklu iç mekanında, ön ve arka koltuklarının arasında bulunan ahşap bölme, Range Rover'ın lüks, konfor ve ergonomi konularındaki iddiasını sürdürüyor. Ayrıca havalandırma ızgaralarının etrafında ve direksiyonda bulunan ahşap da araca farklı bir hava katıyor. Arka koltuklar için multimedya ekranları da var. Land Rover'ın SVO departmanı tarafından geliştirilen Range Rover Coupe'nin benzinli hibrit olduğuna dair söylentiler bulunuyor.





MERCEDES

Mercedes'in dördüncü nesil A Serisi, öncüsüne göre daha hırçın bir görünüm sunuyor. Önceki nesline göre 112 mm uzayıp 4420 mm uzunluğa ulaşan aracın aks mesafesi de 2730 mm olmuş. A Serisi'nin bagaj hacmi önceki modele göre 29 litre artarak 370 litreye çıkarken bagaj eşiği de genişlemiş. Boyutlarıyla birlikte iç mekanının da büyüdüğü iddia edilen aracın kokpitinde donanım paketinde göre boyutu 7 ile 11,25 inç arasında bir çift dijital ekran standart olarak bulunuyor. A Serisinde, E Serisi'nde olduğu gibi 64 farklı renk tonlu ambiyans aydınlatma seçeneği var. Türbin görünümlü havalandırma çıkışları iç mekana hareket katarken MBUX olarak adlandırılan Mercedes'in yeni nesil multimedya sistemi de otomobildeki en önemli yeniliklerden biri. Yeni A Serisi'nde baz motoru 1,33 litre hacimli ve 4 silindirli turbo benzinli ünite oluşturuyor. 163 HP gücündeki yeni motor A 200'de görev yaparken A 250'de 224 HP gücündeki 2,0 litrelik benzinli motor görev yapıyor. Dizel isteyenler için şimdilik tek alternatif 1,5 lt 116 HP'lik A 180 d. A 200 ve A 180 d'de torsiyon çubuklu bir arka aksa yer veren Mercedes-Benz, A 250 ve tüm 4x4 aktarmalı A Serisi versiyonlarındaysa dört kollu bir arka aks tercih ediyor. Şimdilik en sıra dışı G Serisi olan AMG G63 de Mercedes'in Cenevre







MITSUBISHI

Avrupa'da 2015'ten bu yana en çok satan plug-in hibrit özellikli araç olan Mitsubishi Outlander PHEV'in hem elektrik sistemi, hem de motoru revize edildi. 2019'da yollara çıkması planlanan bu aracın batarya kapasitesi yüzde 15 artarken elektrik sistemi de yüzde 10 daha fazla güç üretiyor. Ayrıca ızgarası ve arka spoyleri büyüyen aracın sürüş modları da elden geçirildi.

MORGAN

Tamamen el işçiliğiyle üretilen ve çizgisini hiç bozmayan İngiliz Morgan markasının lokomotif modeli olan Plus 8'in 50'nci yılı anısına geliştirilen modeli Cenevre'de tanıtılacak. Sadece 50 adet üretilecek olan bu araçta BMW'nin 4,8 litre hacmindeki atmosferik V8 motoru yer alıyor. Plus 8, 362 HP güç ve 490 Nm tork üreten V8 motoruyla 250 km/s'ye ulaşıyor ve 0-100 km/s hızlanmasını 4,5 saniyede gerçekleştiriyor.









yenilikleri arasında yer alıyor. 585 HP güç ve 850 Nm tork üreten 4,0 litrelik çift turbo V8 ile 0-100 km/s hızlanmasını 4,5 saniyede tamamlayan aracın maksimum hızı 220 km/s'de sınırlandırılırken AMG Driver Package opsiyonuyla bu değer 240 km/s'ye çıkıyor. G 63 AMG'de silindirleri devre dışı bırakma özelliği de var. Ortalama yakıt tüketimi 13,2 lt/100 km olan bu araçta 9 ileri vitesli otomatik şanzıman görev yapıyor. Görünümüyle standart G Serisi'nden ayrılan bu araç, Haziran 2018'den itibaren yollara çıkacak. Cenevre'deki en önemli yeniliklerden biri olan makyajlı C Serisi yeni tasarımlı LED farlara ve stop lambalarına sahipken otomobilde direksiyon simidindeki düğmelerin işlevleri de attırılmış. İç mekanda yeni döşeme seçenekleri sunan aracın multimedya ekranını da revize edilirken artık dijital bir gösterge tablosu da sunuluyor. Makyajlı C Serisi'nde yeni nesil 4 silindirli motor seçenekleri sunulacak ancak detaylar henüz resmi olarak açıklanmış değil. Her dönemde lüks otomobil kavramına yeni standartlar ekleyen Maybach bugün Mercedes-Maybach olarak yoluna devam ederken model yeni ızgarası ve ikili renk seçenekleriyle daha prestijli görünüyor ve makyajla birlikte iç mekanda yeni renk seçenekleri de sunuluyor.









MINI

Önce Detroit'te tanıtılan makyajlı Mini Cooper, Avrupa'da ilk kez Cenevre'de sahne alacak. Dış görünümünde çok fazla yenilik olmayan bu aracın içerisinde yeni 6,5 inçlik multimedya ekranı, vites kolu ve üç kollu direksiyon bulunuyor. Ayrıca deri döşeme, 8,8 inçlik multimedya ekranı ve akıllı cep telefonları için kablosuz şarj özelliği isteğe bağlı olarak yer alıyor. Yakıt tüketimi azaltılan Mini'nin motorları revize edildi ve bu araçta artık 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman görev yapıyor. Ayrıca Cooper SD'de ise 2,0 litrelik dizel motorla birlikte 8 ileri otomatik şanzıman var.



PEUGEOT

Peugeot'nun Instinct konsepti üzerinden geliştirilen ve yerini aldığı modele göre daha dinamik hatlara sahip olan yeni 508 modeli, çerçevesiz kapılar gibi coupe benzeri detaylarıyla dikkat çekiyor. LED'li farlarıyla da iddialı bir tasarıma sahip olan yeni orta sınıf temsilcisinde model adı 70'li yıllarda üretilen 504 ya da 305 modellerinde olduğu gibi motor kaputunun ön bölümünde bulunuyor. Cenevre'de tanıtılacak olan yeni 508, önceki nesline göre 70 kg hafifledi ve boyu 80 mm kısalarak 4750 mm oldu. Dingil mesafesi 2817 mm'den 2793 mm'ye çekilen yeni 508'in yüksekliği de önceki nesline göre 53 mm azalarak 1403 mm oldu. Dingil mesafesi ve uzunluğu azalan yeni 508'in bagaj hacmiyse 487 litre ile 1537 litre arasında değişiyor. Bagaj kapağının artık arka camla birlikte açılması sayesinde yeni neslin bagaja daha rahat bir erişim sunacağını tahmin etmek zor değil. 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla birlikte görev yapan benzinli 1.6lt'likPureTech motorda 180 HP ve 225 HP'lik güç seçenekleri var. 508'de 1,5 ve 2,0 lt'lik iki farklı dizel motor seçeneği yer alıyor. Peugeot 508 1.5BlueHDi'ın giriş modelinde görev yapan 130 HP'lik motor, 6 ileri manuel ya da 8 ileri otomatik şanzıman seçeneği ile sunuluyor. Dizel 508'de 160 ve 180 HP'lik güç seçenekleri de yer alırken bu versiyonlarda sadece 8 ileri vitesli otomatik şanzıman var. Yeni 508'de de bulunan i-Cockpit'te 12,3 inç büyüklüğünde yüksek çözünürlüklü gösterge paneli bulunuyor. Aracın Active donanım paketinde 8 inç, Allure'de ise 10 inçlik dokunmatik multimedya ekranı yer alıyor. Yılın son çeyreğinde satışa sunulması beklenen modelin hibrit versiyonu da bulunacak. Peugeot'nun bir diğer Cenevre yeniliği olan yeni hafif ticari modeli Rifter'ın detaylı incelemesini 6. sayfamızda okuyabilirsiniz.









RENAULT

Renault'da Zoe R90'nın yerini alacak olan R110 kodlu elektrikli motorla birlikte 41 kWh'lık yeni batarya paketi var. Yüzde 100 elektrikli Zoe'nin yeni motoru 107 HP güç ve 225 Nm tork üretiyor. Bu aracın menzili 300 km'ye ulaşıyor ve maksimum hızı 135 km/s. Zoe'de yeni renk seçenekleri ve R-Link Evo multimedya sistemi var. Yeni R 110 motorun diğer elektrikli Renault modellerinde ve smart'ta da görev yapması planlanıyor.





PORSCHE

Porsche'nin motorsporları departmanı tarafından geliştirilen ve bugüne kadarki en güçlü atmosferik motorlu seri üretim 911 olarak tanımlanan yeni Porsche 911 GT3 RS, Cenevre Otomobil Fuarı'nda ilk kez tanıtılıyor. 520 HP gücündeki 4,0 litrelik motora sahip 911 GT3 RS, 0-100 km/s hızlanmasını 3,2 saniyede tamamlarken 312 km/s maksimum hıza ulaşıyor. Günlük kullanıma uygunluğuyla iddialı olan ve Mayıs 2018'de Türkiye'de de satılması planlanan 911 GT3 RS'in başlangıç fiyatının 600.000 Euro olacağı belirtiliyor.







SKODA

Skoda, Cenevre Otomobil Fuarı'nda, Vision X konseptini tanıtacak. Hibrit teknolojisine sahip bu konsept, markanın gelecekte üreteceği kompakt boyutlara sahip bir crossover modelleri hakkında ipucu veriyor. Bu konsept, keskin çizgileri ve siyah renkli tavanı, tamponları, geniş panoramik cam tavan ve 20 inçlik alaşım jantlarıyla oldukça iddialı bir tasarım sunuyor. Yeni bir tasarım felsefesine sahip iç mekanda geniş gösterge paneli ve dokunmatik multimedya ekranı öne çıkıyor. Skoda'nın bir diğer yeniliği olan makyajlı Fabia'da ise yeni ön ve arka tasarımının dışında yeni sürüş destek sistemleri de bulunuyor. Fabia'da 1,0 litrelik yeni benzinli motor da var. Ayrıca Kodiaq'ın zengin donanımlı L&K versiyonu da Cenevre'de ilk kez gösterilecek.







SSANGYONG

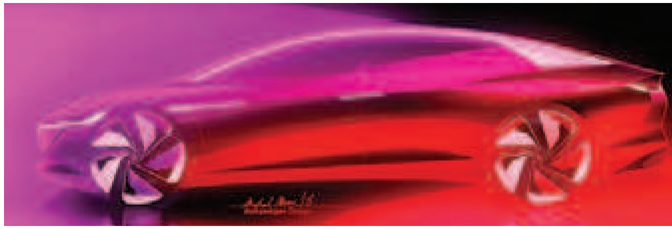
Koreli markanın yeni Musso modeli 3,5 tonluk çekme kapasitesi sahip ve 1 ton yük taşıyabiliyor. Bu araçta, Rexton'da da görev yapan 178 HP gücündeki 2,2 litrelik 4 silindirli motor var. Helezon yaylı arka süspansiyon sistemine sahip Musso aslında SsangYong Rexton'un pikap versiyonu.



VOLVO

İsveçli markanın yeni nesil 60 Serisi'nin station versiyonu olan V60, Volvo'nun SPA platformu üzerinden geliştirildi. Bu araçta benzinli T5 ve T6, dizel D3 ve D4 motor seçenekleri yer alıyor. 2019 yılından itibaren tüm otomobillerinin elektrikli versiyonları da olacağını belirten Volvo, V60 modelinde 340 HP'lik T6 Twin Engine AWD ya da 390 HP'lik T8 Twin Engine AWD hibrit seçenekleri de var. Volvo'nun 90 Serisi'nde bulunan yeni nesil güvenlik sistemleri V60'ta da görev yapıyor.







VW

VW'nin Cenevre'de tanıtacağı I.D. Vizzion isimli yüzde 100 elektrikli 4 kapılı sedan konsepti 5,11 metre uzunluğa sahip. Arteon'dan daha uzun olan bu konsept, 4 koltuklu bir yaşam alanına sahip ve kapıları geriye doğru açılıyor. Konseptin koltukları arasındaki bulunan kol dayanağında çok sayıda özelliğin olacağı belirtiliyor. Direksiyonu olmayan I.D. Vizzion'da sürücü için de yer yok. Otonom sürüş özelliğine sahip bu araçta herkes yolcu olacak. I.D. Vizzion'da görev yapan iki elektrikli motor 225kW (302 HP) güç üretiyor ve konsept 186 km/s maksimum hıza çıkıyor.

TOYOTA

GT86 ile spor otomobil sahnesine etkileyici bir geri dönüş yapan Toyota, yeni Supra ile bu hamleyi bir adım ileri taşımaya hazırlanıyor. BMW ile birlikte geliştirilen altyapının kullanılacağı modelde FT-1 konseptinin tasarımına sadık kalınacak. Motor seçeneklerini ise turbo beslemeli ünitelerin oluşturacağı belirtilirken, elektrik destekli bir "boost" fonksiyonun da olması gündemde.







Görüş

Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

"ARABA" İÇİN PRATİK BİLGİLER

Geçen ay YouTube gezegenindeki zararlı gazlar; veya şöyle dile getireyim işe yaramaz gazlarından bahsetmiştim. Daha sonra biraz daha incelemeye devam ettim. "Otomobil kullanırken yapılan hatalar!", "Sürücüler için kullanım ipuçları" vs. gibi zırva dolu daha fazla içerikle karşılaştım. Yalan yanlış bir tarafa; son derece de basit incir çekirdeğini doldurmayacak bilgiler müthiş bir bilgi kaynağıymış gibi sunulmuş ve izlenmiş. Hayretime hayret katarak sörfüme devam ettikten sonra itiraf etmeliyim ki bazı iyi bilgilere de ulaştım. Gerçekten o kadar arayıp taramanın sonunda işe yarar bilgiler bulmak beni mutlu etti. Dolayısıyla sizleri büyük arama zahmetinden kurtarmak için buradan bu faydalı ipuçlarını sizle kısaca paylaşmak isterim...

Mesela küçük çizikler için otomobilin rengindeki tırmak ojeleri işe yarıyormuş. Gerçi görselde bildiğin mikro çizik boyaları kullanmışlar ama farketmez, siz ojeyle kasko servis vs. işinden kurtulabilirsiniz. Camdaki çatlaklar için de benzer bir çözüm var. Şeffaf ojeyle ilerlemeyi durdurabiliyormuşuz.

Güneşli günlerde otomobile bindiğimizde sıcaktan yanmış direksiyon hepimizin korkulu rüyasıdır. Kolayı var, park ederken direksiyonunuzu 180 derece ters bırakırsanız ertesi gün elleriniz yanmaz. Hidrolik pompası için pek iyi olmayabilir gerçi... Birde direksiyonu 10'u 10 geçe şeklinde tutarsanız hiç dert kalmaz. Baktınız fazla sıcak bir süre 11'i 5 geçe tutarak idare edersiniz.

Gözlüğünüze aracınızda yer mi bulamıyorsunuz? Tek bir mandalla sorunu çözebilirsiniz. Siperliğe takın ve gözlüğünüz de siz de rahat edin. Yolculuk sırasında otomobil tutanlar için sıradaki ipucumuz; dil altına koyacağınız defne yaprağı işe yarıyormuş. Bitkisel çözümlere limonla devam edelim. Otomobil kullanırken uykunuz mu geldi? Yine dilinizin altına koyacağınız bir parça limonla kendinize gelebiliyormuşsunuz. Gözünüzü açamayacak durumdaysanız; greyfurt öneriliyor... Tenis topu sadece Federer ile Nadal'ın birbirlerine attıkları bir nesne değil. Kapalı garajınız varsa ve duvara çok yakın bir noktada park etmek istiyorsanız, tavandan iple sarkıttığınız bir tenis topunu camınıza hizalayarak en yakın nokta için kerteriz alabilirsiniz. Gerçi kapalı garajınız varsa park sensörünüz de vardır ama bu da aklınızda olsun. Motor yağınızı kontrol etmek için servise gitmenize gerek yok. Aldığınız yağ örneğini bir beyaz kağıda damlatın ve kuruduktan sonra dağılan lekenin ortası koyu dışı açık renkse, o yağın ömrü bitmiş demektir. Benzin için de benzer bir "trick" var. Yakıtı beyaz kağıda dökün, yakıt uçtuktan sonra bembeyaz değil de leke varsa, benzincinizle kavga edebilirsiniz; "Yağlı benzin satıyorsun bize" diye.

Geldik en önemli bilgiye, aracınızın kabininde kötü bir koku varsa, ön kapılardan birini camıyla birlikte açın. Çaprazındaki arka kapıyı üç-beş kez hızlıca açıp kapatın; göreceksiniz otomobiliniz ilk günkü gibi olacak. (Gerçekten işe yarıyor) Buzlanan ön cam sorununu ise bire dört alkol su karışımını cama sıkarak çözebilirsiniz. İnatçı buzlardan kurtulmanın en pratik yolu. Donan kapı kolları içinde antibakteriyel jeller işe yarıyormuş. Diş macunun kullanılmadığı bir pratik bilgiler derlemesi olamaz; o yüzden zamanla kararan, matlaşan farlarınız için pahalı kimyasallar kullanmanıza gerek yok. Diş macunuyla ovalayınca bu sorundan da kurtuluyoruz. Peki pantolon veya kazaklarınızdaki karadut lekelerini çıkarmak için ne gerekiyor? Onu ben de bilmiyorum...

"LİDER VE ÖNCÜYÜZ"

Otomobil ile ticari araçlar için teknoloji geliştirilen ve yedek parça temin eden Delphi markasının Satış Sonrası Bölge Direktörü Reşat Dumanoğlu ile sektörü ve markanın hedeflerini konuştuk.



Delphi'nin Türkiye'deki geçmişini özetler misiniz?
Dumanoğlu: Türkiye'deki geçmişi 1993 yılına dayanıyor. İzmir'deki fabrika 2002 yılında kuruldu ve 2012'de de ikinci fabrika faaliyete geçti. Türkiye'de hem dizel motorlara yönelik parça üretimi yapılıyor hem de yazılım mühendisliği grubu var. Bu aktif ve önemli bir faaliyet. Ayrıca benim yöneticisi olduğum Satış Sonrası grubu da faaliyetlerini devam ettiriyor.

Satış sonrası ağınızdan bahseder misiniz?
Dumanoğlu: Yaygın bayi ağımızla iddialıyız. Bu grupta yaklaşık 30 bayimiz var. Bunlardan 4 tanesi dizel ve sadece tamir parçalarının dağıtımıyla uğraşıyor. Geri kalanlar yedek parça kanalı.

Satış sonrası pazarında hangi parçalar ön plana çıkıyor?
Dumanoğlu: Bizim ürünlerimiz arasında, fren, ön takım, klima, motor yönetim parçaları, ateşleme, yakıt sistemleri, yakıt filtresi, teşhis ve test ekipmanları ana ürün gruplarımız var.

Peki, Türkiye pazarındaki durumunuz nedir?
Dumanoğlu: 2001 yılından beri dizel üzerinde yoğunlaştık. Yedek parça tedariki yani dağıtımı da bizim tarafımızdan temin ediliyor. Dizel motor sistemleriyle ilgili 4 tane dizel distribütörümüz var. Onların altında 46 tane yetkili servisimiz var ve Türkiye geneline yayılmış durumda. Yedek parça diye tabir ettiğimiz kısımda ise biraz önce saydığımız tüm ürün grupları bu tarafta yer alıyor. Pazar oldukça dinamik. Bizim gibi teknoloji üreten markalar arasında hem premium segmente hitap eden hem de diğer motorlara yönelik ürünler sunan rakipler var. Aynı zamanda özel marka dediğimiz grup var. Markamızı büyümeye, pazar payımızı artırmaya ve yedek parça tarafında da ismimizi nihai tüketiciye daha fazla duyurmaya yönelik çalışmalarımız devam ediyor. Bu rakamlara da yansıyor.
Türkiye pazarında sizin gibi çalışan şirketlerin pazardaki payı nedir? Sizin bu paydaki hisseniz nedir? Hedefinizden bahseder misiniz?
Dumanoğlu: Bu konuda tam rakam vermek zor oluyor. Çünkü bu noktada 70 firmadan bahsediyoruz. Ama lider ve öncü sıfatını Delphi için kullanabiliriz. Dört yıllık rakamlara baktığımızda katlanarak bir büyüme olduğunu söyleyebiliriz.

Büyüme hangi ürün grubunda daha fazla oluyor?
Dumanoğlu: Fren grubunda binek ile hafif ticaride büyüme devam ediyor. Ürün grubumuzda ağır ticari araçlar yer almıyor. Ağırlıklı olarak fren balatası ve disk öne çıkıyor. Bu pazarda çok kilometre yapan, satış rakamları yüksek olan VW Grubu, Ford, Fiat, Renault, Opel markalarına yönelik çözümlerimiz mevcut. Son dönemde premium diye adlandırabileceğimiz Audi, BMW ve Mercedes markalarıyla Land Rover ve Volvo'nun ihtiyaçlarına cevap veren ürünlerimiz de gamımıza eklendi.

Özel servislerde ve tamirhanelerde tüketicinin tercihinden çok o tamiratı yapan insanın tercihi daha önemli değil mi?
Dumanoğlu: Evet. Biz bazı Avrupa ülkelerinden farklı olarak bayilerimiz, bayilerimizden sonra perakendecilerimiz sonra da teknisyenlerin önemli bir belirleyici un-

sur olduğunu gözlemliyoruz. Bu nedenle de hem bayi kanalında hem de teknisyen düzeyinde ürünlerimizi daha çok tanıtma noktasında faaliyetlerimiz var. Eğitimler düzenliyoruz ve bu noktaya da ağırlık veriyoruz. Bayilerimiz tahmin edebileceğiniz gibi belki 10 markayı satıyor ama bunlardan sadece birkaç tanesi premium. Delphi'ın diğer markalar arasında öne çıkması ve onların müşterilerine ulaşması amacıyla satış ve teknik personeline eğitim sunuyoruz, kampanya da düzenliyoruz. Bayi anlaşmaları işin çok önemli bir parçası olmakla beraber nihai tüketiciye giden yol bizim için önemli.

Marka bilinirliliğine dönük aktiviteler yapıyor musunuz?

Dumanoğlu: Delphi teknoloji ürüten bir marka ve özellikle emisyon ile yakıt ekonomisi sorunlarını çözmenin yanı sıra hem elektrikli hem içten yanmalı motorlarla ilgili teknolojiler geliştirip üretiyor. Delphi olarak ayrıca araç üreticilerine çözümler üreten bir markayız. Buradaki gücümüz müşteri nezdinde GM kültürü ile birlikte daha da fazla. Bizim buradaki rolümüz ise satış sonrasının bu teknolojilere erişimi için gerek üretim, gerekse ortalık yoluyla kalite kontrolünün yapılabilmesi. Ayrıca ürün geliştiren mühendislerimizle kurduğumuz yakın bağımız da güçlü yanlarımızdan. Nihai tüketici nezdinde bunu artırmak, artan işlem hacmimizle beraber son dönemde çok önem verdiğimiz bir konu. Bunun da gelişerek devam edeceğin düşünüyorum.

Bayi ağını artırmayı düşünüyor musunuz? Bayi ağının büyümesi, pazar payınızı nasıl etkiler?

Dumanoğlu: Türkiye'de yine Avrupa'dan biraz daha farklılaşan marka uzmanı bayiler söz konusu. O noktalarda daha fazla büyümeyi arzuluyoruz. Çünkü marka uzmanı bayiler, müşterileri o spesifik markaya ulaştırma noktasında önemli bir köprü oluşturuyor. Şu an itibariyle tercih ettiğimiz yol bayilerimizi 30'dan 60'a çıkarmak değil. Tercih ettiğimiz yol ürün gamımızı genişletmek. Mevcut bayilerle işbirliğimiz, ürünlerimizin bu bayilerde ne kadarının aktif olarak alınıp satıldığı daha önemli. Bayilerle rakamları ve genel ortalamayı paylaşıyoruz. Ürün gamımızın tamamına onları eriştirme bizim nihai hedefimiz.

Sahte ürünlerin pazarda satılması, Delphi'ın en büyük sorunlarından biri.

Sadece Türkiye değil, başka ülkeler de size bağlı diye biliyorum. Bu konuda bilgi verir misiniz?

Dumanoğlu: 20 yıldır Delphi'da çalışıyorum. Daha önce üretim kanalında ve farklı pozisyonlarda (satış, insan kaynakları ve finans) çalıştım. 2014 yılında Satış Sonrası Ülke Direktörü olarak atandım. O dönemde sorumluluk alanım Türkiye ile sınırlıydı. 2015 yılında buna Bulgaristan ve 3 Kafkas ülkesi olan Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan eklendi. Şimdi Bölge Direktörü olarak atandım. Delphi'nin satış sonrası organizasyonu İngiltere merkezli. Yeni bir yapılanmayla 11 bölgeye ayrılan pazarlar artık 4 bölgede toplandı ve birin ben yönetiyorum. Türkiye, Kafkaslar, Orta Doğu ve Afrika olmak üzere 67 ülke bana bağlandı. Bu Delphi'nin Türkiye'deki satış sonrası başarısının önemine vurgu yapıyor. Ayrıca Delphi'nin Türkiye'yi bir yönetim üssü haline getirmesi, şirket olarak ülkemize ve ekonomiye bakışı göstermesi açısından da önemli. Yine son 3-4 yıl içerisinde burada üretilmeyen elektronik kontrol ünitesinin tüm yazılım mühendisliği işlemlerini yapmak üzere 100'ü aşkın konusunda uzman mühendisi istihdam etmiş durumdayız.

Pazarda liderlik hep söylenir ama koyduğunuz başarı çıtası nedir?

Dumanoğlu: Öncelikle, ürettiğimiz ve çözüm geliştirdiğimiz iş ortaklarımızın ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılamayı hedefliyoruz. Diğer tarafta artan emisyon standartları karşısında verimli ürünler sunmak istiyoruz. Satış sonrasına baktığımızda ürün gamımızı güçlendirerek bulunduğumuz sınıflarda bir adım daha yukarı gitmeyi hedefliyoruz. Türkiye pazarına hem önem veriliyor ve hem de yoğun uğraş veriyoruz. Bu doğrultuda müşterilerimizin markamıza olan güvenini korumayı ve artırmayı hedefliyoruz.

Genel olarak yaşadığınız sıkıntılardan bahsedebilir misiniz?

Dumanoğlu: Pazarla ilgili yaşadığımız en büyük zorluklardan bir tanesi premium segmentte yer alan markaların satış sonrasında sahte ürünlerinin olmasıdır. Tescil ve marka koruma ile ilgili sıkıntılar da olabiliyor. Geçtiğimiz yıl sahada hukuk büromuzla birlikte baskınlar düzenledik ve bu



Delphi Technologies'in, dizel besleme sistemlerinden fren disklerine kadar uzanan geniş bir ürün yelpazesi bulunuyor.



çalışmaları artırarak devam edeceğiz. Bu konuda iş ortaklarımızı daha fazla bilgilendirmeyi düşünüyoruz. Buna odaklanacağız. Markamızı koruyor olacağız.

Aslında markayı korurken tüketiciyi de koruyor olacaksınız…

Dumanoğlu: Özellikle teknoloji yoğun ürünlerde bunun olabildiğini düşünürseniz, tüketiciyi koruma olarak ortaya çıkıyor. Otomotiv dediğimizde sürücü ve can güvenliği gündeme geliyor. Bunun olduğu noktada da sahte ürün ile mücadele önemli bir unsur olarak ortaya çıkıyor. Her ne kadar mücadele tüm oyuncular tarafından devam etse de bu noktada sadece firmalar nezdinde değil, bulunduğumuz işbirliği yaptığımız dernekler aracılığıyla da çalışmalarımız olacak. Bunun bir karşılığının olacağını düşünüyorum ve piyasada bu geçen 4 yılda daha fazla farkındalık oluştuğunu ve o yönde bir hareketin karşılık bulduğunu ve bulacağını düşünüyorum.

Kullanıcı nelere dikkat etmeli? Ürünleri nasıl temin etmeli?

Dumanoğlu: Ürün spesifik bir ürün. Nihai tüketici bunu ayırt etme noktasında sıkıntı yaşayabilir. Bu nedenle bizim yetkili bayilerimizden ve servislerimizden temin etmeleri sağlıklı olacaktır. Bizim bu konuda müşterileri ve teknik servisleri bilgilendirmeye dikkat etmemiz lazım.

Yazı: Halit Bolkan


34 AGN 211

ZIMBA GİBİ

BMW X3, üçüncü nesliyle sınıfının en dinamik modellerinden biri olmaya aday olarak karşımıza çıktı. Yeni X3, 2,0 litre dizel motor, dört tekerlekten çekiş ve otomatik şanzımanıyla test sayfalarımızda yer buldu.

Sınıfının en dinamik modellerinden olan X3, tamamen yeni bir karoserle karşımıza çıktı. 2003'te ilk kez tanıştığımız X3, üçüncü neslinde markasının yeni nesil tasarım anlayışına uygun olarak şekillenmiş. Tasarımın güçlü görünmesi kadar aerodinamik olmasına da özen gösteren BMW, 0,29 Cd ile çok iddialı bir sürtünme değeri sunuyor. Bu değer selefinde 0,33 Cd olarak açıklanmıştı. İkinci nesil X3, 4657 mm uzunluk, 1881 mm genişlik, 1661 mm yükseklik ve 2810 mm dingil mesafesine sahipti. Bagaj hacmi de 550 litreydi. Üçüncü nesil X3, 4708 mm uzunluğa, 1891 mm genişliğe, 1676 mm yüksekliğe ve 2864 mm dingil mesafesine sahip. 550 litrelik bagaj hacmi ise korunmuş. Öl-


Yeni nesilde LED farlar, akustik ön cam ve aktif ön panjur bulunuyor.



LED stoplar gündüz de belirgin görünüyor. Çift egzoz çıkışı syandart.



Arka koltuk sırtlıkları bağımsız üç parça olarak katlanabiliyor.



Bagaj zemininde yedek lastikten artan boşlukta eşyalar için alan oluşturulmuş.



X3'ün jant seçenekleri 18 ile 21 inç arasında değişiyor.

çüleri kıyasladığımızda yeni neslin daha uzun, daha geniş ve yüksek olduğunu görüyoruz. Bu daha gösterişli olmasının yanı sıra kabin içerisinde de daha cömert bir yaşam alanı sunulmasını sağlamış.

Yeni tasarım, selefine göre daha büyük yer kaplayan ön ızgarasıyla daha gösterişli duruyor. Bu ızgara artık daha iyi bir aerodinami için aktif kanatçıklara sahip. Yeni farlarda da daha iyi bir aydınlatma için LED kullanılmış. Stoplarda da LED aydınlatma bulunuyor. Yeni X3'te tasarımın, otomobilin sınıfının en dinamik görünen modellerden biri olmasını sağladığını söyleyebiliriz.

İçeriye geçtiğimizde de ferah ve ergonomik bir kabinle karşılaşıyoruz. Malzeme kalitesi arttırılmış. İşçilik ile ilgili kusur bulmak zor. Konsol tasarımı yenilenip daha ferah bir hava elde edilmiş. Ergonomiyi arttırmak adına gelişmiş bir multimedya sistemine ve 10,2 inçlik iyi bir ekrana yer verilmiş. Yeni dijital gösterge grubu da oldukça net ve anlaşılır bir tasarıma sahip. Koltukların ergonomi ve genişliği de başarılı seviyede.

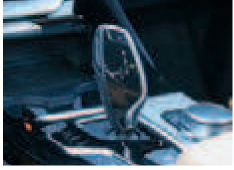
Dört tekerlekten çekiş sistemi, 50:50 ağırlık dağılımı, sert süspansiyon ve direksiyon ayarlarıyla X3, iri bir spor otomobil gibi hissettiriyor. X3, sürüş keyfi daha da yüksek bir otomobil halini almış.

Otomobilin daha verimli olması için ağırlık konusu da gözden geçirilmiş. Motor ve süspansiyon sisteminde alüminyum malzemeye daha fazla yer verilmiş. Bu sayede selefine göre 55 kg avantaj elde edilmiş. Ağırlık avantajının yanı sıra sürüş dinamizm ve güvenliğinin arttırılması için ağırlık dağılımında 50:50 oranı sağlanmış. Test aracımızda olan xDrive 4x4 sistemi de sürüş güvenliğini arttıran bir diğer özellik.



İç mekanın ergonomi ve fonksiyonelliği geliştirilirken malzeme kalitesi de arttırılmış.







2,0 litrelik dizel ile uyumlu çalışan 8 ileri vitesli otomatik şanzıman, vites kolu ya da direksiyon arkasındaki kulakçıklarla manuel olarak da kontrol edilebiliyor.



10,2 inçlik dokunmatik ekrandan araç bilgileri rahat izleniyor. Sesli kontrol ve jest kontrolleri de opsiyonel olarak alınabiliyor.

Yola çıktığımızda kısa sürede X3'ün rakipleri arasındaki en sıkı, en dinamik modellerden biri olduğunu anlıyoruz. Net yönlendirme sağlayan direksiyon sistemi sert yapısıyla sportiflik algısını arttırıyor. Süspansiyon sistemi standart versiyonuyla bile çok sportif. Ani ağırlık transferlerin otomobilde salınımlar çok az seviyede gerçekleşiyor. Süspansiyon sistemi, yüksek hızlarda veya hızlı dönüşlerde çok güven veriyor. Sert süspansiyon yapısı, ince yanaklı kış lastikleriyle birlikte konfordan ödün verilmesine yol açmış. Çukur ve tümseklerde amortisörlerin sönümlemesi yeterli gelirken bozuk zeminlerde ilerlerken kabin içerisine sarsıntı yansıyor.

Türkiye'de 1,6 litre turbo benzinli motor ve arkadan itiş ya da 2,0 litre dizel motor ve 4x4 aktarma ile satılan X3'te Steptronic isimli şanzıman standart. Standart olarak gelen 8 ileri vitesli otomatik şanzıman selefine göre optimize edilmiş. 2,0 litrelik dizel motorla uyumlu çalışan şanzıman manuel kullanım ihtiyacı duyulmayacak hızda ve zamanlamada vites geçişleri sağlıyor. Yine de manuel kullanmak isteyenler için vites kolu ya da direksiyon arkasındaki kulakçıklarla da hızlı vites seçimleri sağlıyor.

Dizel gürültüsünü çok yansıtmayan 190 HP'lik motor ilk hızlanmada sakin hissettirse de devir yükseldiğinde çok atak olduğunu gösteriyor. Araç sollama ve ani hızlanma isteklerinde sürücüsünü memnun eden motor sakin ve dengeli kullanımda ise beklenilen ekonomiyi sağlıyor.

Yazı: Koray Kodal

Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1995 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 4000 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,0 sn
Maksimum hız	213 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1780 kg
Bagaj hacmi	550/1600 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde alüminyum çok noktadan bağlantı kolları, arkada hafif alaşımlı çok noktadan bağlantılar, gazlı amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	12,0 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	245/45 R20
Lastik	Bridgestone Alenza

Donanım

ABS, DSC, DTC, CBC, DBC, EPS, yokuş destek sistemi, ön, yan, perde havayastıkları, arka koltuklar için perde yavayastıkları, otomatik klima, 225/60 R18 jant ve lastikler.

Rakipler



Audi Q5
Dinamizm ve konfor dengesini başarılı şekilde kuran Q5, 2,0 litre 190 HP dizel motor, quattro çekiş sistemi ve S tronic şanzımanla satılıyor.

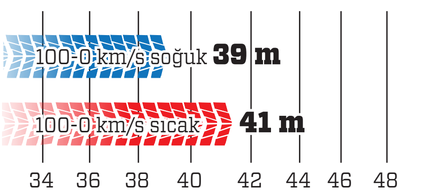


Volvo XC60
Konfor ve güvenlik konularında öne çıkan XC60, 2,0 lt 190 HP dizel motor, 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve 4x4 aktarma ile satılıyor.

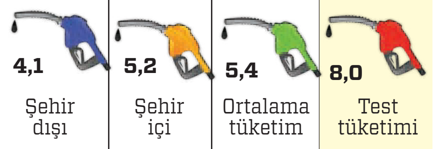
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,8 sn
0-80 km/s	6,0 sn
0-100 km/s	9,0 sn
0-120 km /s	13,2 sn
0-130 km/s	15,6 sn
0- 400 m	16,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,0 sn

Fren mesafesi

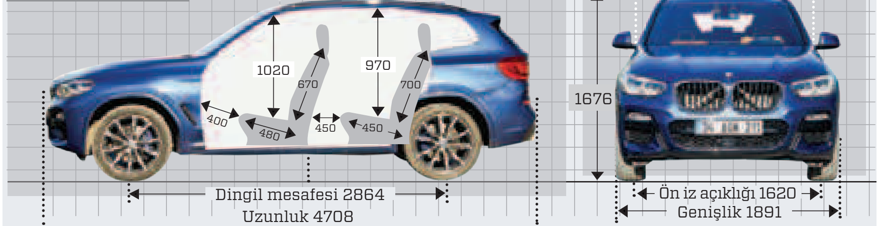


Gürültü	
Rölantide	44 dB(A)
50 km/s (D'de)	55 dB(A)
100 km/s (D'de)	60 dB(A)
120 km/s (D'de)	64 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	142 g/km
Depo kapasitesi	60 lt
Menzil (test tüketimine göre)	750 km



Bakım	
Bakım aralıkları	CBS belirliyor
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	197 Euro
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	438.400 TL
Test aracı fiyatı	600.583 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Aydınlık ve ferah hissettiren bir yaşam alanı sunuyor, malzeme kalitesi.

✗ Dönüş çapı yüksek olması bir seferde manevra gerektiren yerlerde zorluyor.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Multimedya sistemi kontrolleri ve ekranıyla fonksiyonelliği arttıran bir donanım.

✗ -

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Sportif ve güvenli sürüş özellikleri, yol sesini kabine yansıtmıyor.

✗ Direksiyon ve süspansiyon sertliği konfor beklentisinde olanlar için uygun değil.

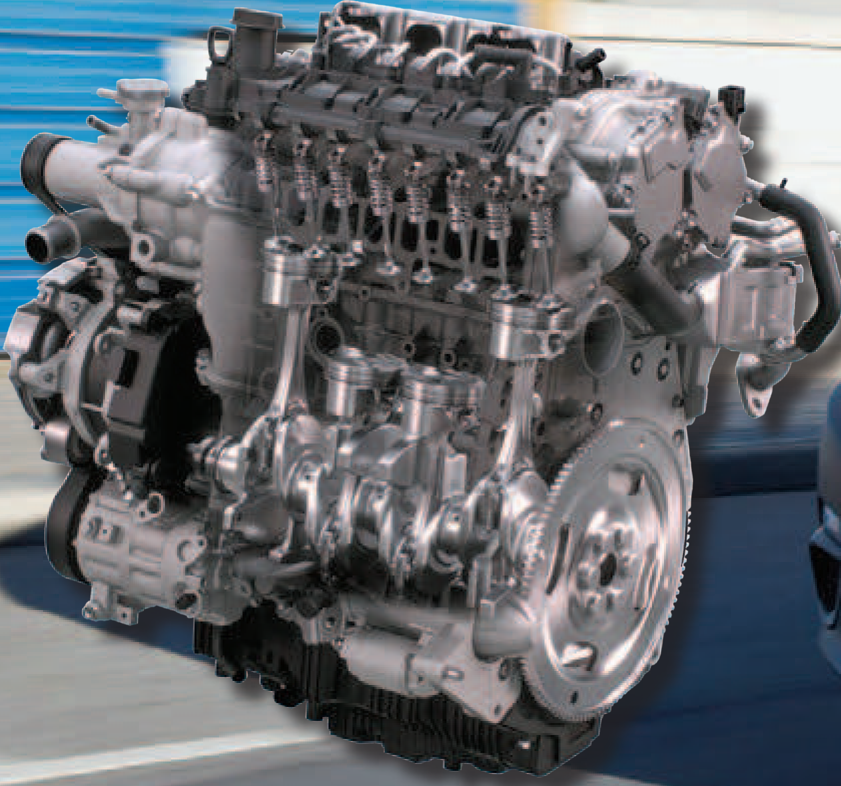
FİYAT

✓ Başlangıç fiyatı sınıfındaki rakipleriyle benzer seviyede.

✗ Fiyatı oldukça arttıran opsiyonlar eklenmediğinde modern bir X3 alındığı hissedilmiyor.

BENZİNLİ VE DİZEL BİRLEŞTİ

Benzinli motorların yüksek potansiyelinin henüz kullanılmadığını düşünen Mazda'nın Skyactiv X adını verdiği motor, benzinli ve dizel motorların çalışma prensiplerini bir araya getiriyor. Yüzde 30'a kadar yakıt tasarrufu iddiasındaki Skyactiv X, 2019'da yollara çıkacak.





Skyactiv X motor, SPCCI (Kıvılcım Kontrollü Sıkıştırmalı Ateşleme) sistemiyle, benzinli ve dizel motorların olumlu yanlarını bir araya getiriyor.

Otomobil üreticileri gittikçe sıkılaşan emisyon normlarına uymak için kullandıkları motorları sürekli geliştirmek zorunda. Yaklaşık 15 yıldır otomobil dünyasında bu çabanın en önemli karşılığı olarak küçük hacimli ve turbo beslemeli benzinli motorlar ön planda. Sektörün büyük çoğunluğu da 2020'li yıllarda hibrit ve elektrikli motorlu araçların, emisyon kısıtlamaları cenderesinden çıkmanın tek yolu olduğu görüşünde. Dizel motorların özellikle Avrupa Birliği ülkelerinin önemli kısmında 2025 yılından itibaren satışının yasaklanacak olması da gözleri yeni teknolojilere çeviriyor. Ancak Mazda, çoğunluğun aksine, dünya çapında içten yanmalı motorların 2035 yılında pazarda yüzde 84,4 pay alacağına inanıyor ve Ar-Ge yatırımlarını da buna göre yapıyor.

"Alışılmışa meydan oku" mottosunu kullanan Mazda, bu ifadeye uygun yaklaşımlar sergilemeye devam ediyor. Benzinli motorların potansiyeli olduğuna ve daha gidilecek çok yol olduğuna inanan Mazda, benzinli motor teknolojisinde çığır açan yeniliği Skyactiv X'i detaylı şekilde anlatmak ve deneyimlememizi sağlamak için bizi Porto'ya davet etti. Sadece 6 adet prototipi olan Skyactiv X motorlu gelecek nesil Mazda 3'ten 5'i kullanımımıza sunulmuştu. Elde üretilmiş, henüz kalibrasyonları tamamlanmamış prototipleri test edilmek üzere sun-



Kai konseptinin derine gömülmüş farları ve büyük ön ızgarası Mazda'nın yeni kompakt temsilcisinin agresif bir yüz ifadesi taşıyacağına işaret ediyor.

mak, markanın kendine güvenini göstermesi açısından da önemli bir gösterge.

Öncelikle Skyactiv X motor ne demek, onu anlatmaya çalışayım. Motor mühendislerinin en büyük hayallerinden biri dizel gibi çalışabilen benzinli motor yapmak. Yani hava –yakıt karışımını dizel motorlardaki gibi yüksek sıkıştırmayla patlatmak. Böylece daha yüksek güç ve tork elde edilirken, daha düşük yakıt tüketimi sunulabilir. Bunu sağlayan temel unsur, silindir içinde karışımı tek noktadan buji ile başlatmak yerine birkaç yerde aynı anda başlamasını sağlamak. Basit bir örnekle anlatmak gerekirse; balonu tamamen şişirip bıraktığınızda içindeki hava boşalıncaya kadar uçar. Bunu buji ateşlemesine benzetebiliriz. Çünkü havanın boşalması için tek ve kısıtlı bir açıklık vardır. Balonu şişirip bir iğne batırırsanız, balon patlar ve tüm hava çok kısa bir zamanda boşalır. İşte dizel motorlardaki patlama, balonun iğne ile delinmesine benzer. Bu tip bir patlamayı benzinle yapmak çok zor. Çünkü benzinin sıkıştırmaya ve dolayısıyla ısıya karşı direnci böyle bir uygulama için riskli. Üstelik yüksek verim almak için sıkıştırma oranının da yüksek olması gerekiyor. Yani yeni bir yaklaşım gerekli. İşte Mazda, Skyactiv X adını verdiği teknolojiyle bu sorunların üstesinden geldiğini gösteriyor. Skyactiv X, SPCCI yani Kıvılcım Kontrollü Sıkıştırmalı Ateşleme sistemiyle, benzinli ve dizel motorların olumlu yanlarını bir araya getiriyor.

Mazda mühendisleri Skyactiv X motoru geliştirirken yanma verimliliğinin artırıl-



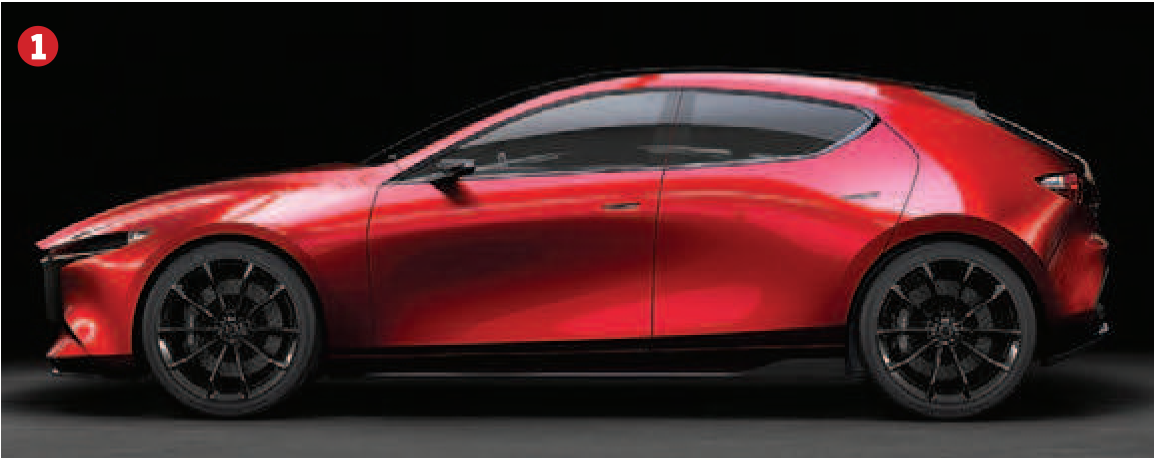


Kai konseptinin iç mekanında sürücü odaklı bir tasarım var. Seri üretimde elbette bazı detaylar daha normal bir hale gelecek. Ancak temel felsefe korunacak.

masına odaklanmış. Bunun için öncelikle sıkıştırma oranı artırılmış. Mazda güncel Skyactiv teknolojisinde 14:1 sıkıştırma oranı kullanıyor, ki seri üretim benzinli motorlar arasında bu en yüksek değer. Skyactiv X'te ise sıkıştırma oranı 16:1 olarak açıklanıyor. Bu kadar yüksek sıkıştırmayla benzinin kendi kendine erken alev almasının engellenmesi kolay bir iş değil. Daha da önemli olan nokta, düşük yakıt tüketimi ve emisyon elde etmek için fakir karışım kullanılma zorunluluğu. İdeal hava-yakıt karışımı 14,7:1'dir. Bu orandaki karışımda yanma çok iyi gerçekleşir. Ancak bu tip yanma sırasında çok yüksek azotoksit (NOx) ortaya çıkar. Fakir karışımı ise buji ile ateşlemek zor; çünkü kararsız bir yanma gerçekleşiyor. Mazda mühendisleri bu teknik zorlukları, farklı devir ve yüklerde, farklı karışımları kontrollü patlatan bir buji kullanarak aşmış. Skyactiv X, soğukken ya da yüksek devirlerde ve yüksek güç istendiğinde normal bir benzinli motor gibi çalışıyor. Yani hava-yakıt karışımı tamamen buji ile ateşleniyor. Alt ve orta devirlerde, yani motorların genel olarak kullanıldığı devirlerde tüketim ve emisyonu aşağı çekmek için fakir karışım ve süper fakir karışım modları kullanılıyor. Buji ile ateşlenmesi verimsiz olan bu modlarda devreye sıkıştırmalı ateşleme giriyor. Yani hava-yakıt karışımı dizellerde olduğu gibi yüksek sıkıştırma ile patlatılıyor. Bu noktada buji kullanılmaya devam ediliyor. Ancak bu modlarda buji karışımı ateşlemek için değil silindir içinde ekstra basınç oluşturmak için kullanılıyor. Buji normalden küçük bir kıvılcım çakmadan hemen önce bujiye doğru yakıt enjekte ediliyor. Böylece hem silindir içi ısı düşürülerek NOx oluşumu azaltılıyor hem de hava-yakıt karışımının kendi kendine patlamasının önüne geçiliyor. Bu arada sıkıştırma sırasında emme supapları bir süre daha açık kalıyor ve mekanik direnç de azaltılmış oluyor. Otto çevriminden farklı olan bu yöntem Miller çevrimi olarak biliniyor.

Sonuçta Mazda, benzinli ve dizel motorun çalışma prensiplerini aynı motorda birleştirmeyi başarmış. Peki, bu çalışmanın gerçek hayattaki karşılığı nedir? Mazda'nın açıklamasına göre 2,0 litre hacimli Skyactiv X, halen kullanılan Skyactiv G motorla karşılaştırıldığında belirli devir aralıklarında yüzde10-30 arası daha yüksek tork üretiyor. Yakıt tasarrufundaki gelişimse yüzde 20 olarak açıklanıyor. Hatta düşük hızlarda, süper fakir karışım sayesinde tüketimin yüzde 30'a kadar düşebileceği iddia ediliyor. Bu da Mazda'nın güncel 2,2 litrelik dizel motoruyla eşdeğer hatta daha iyi bir tüketim anlamına geliyor. Rakamlar gerçekten çok iddialı.

Mazda ilk Skyactiv teknolojisinde, motor, şanzıman, süspansiyon ve şasiyi birlikte tanıtmıştı. Skyactiv X'te durum değişmedi. Porto'da karşımızda yepyeni bir şasi de bulunuyordu. Gelecek nesil Mazda 3'e ait bu şasi, güncel versiyona göre daha da güçlendirilmiş, hafifletilmiş, zeminden gelen







titreşimlerin ve darbelerin sönümlenme seviyesi artırılmış, süspansiyon ve direksiyon iyileştirilmiş.

Tüm bunların gerçek hayattaki yansımalarını anlayabilmemiz için güncel Mazda 3'lerle güncel Mazda 3 gibi görünen yeni nesil prototiplerin direksiyonuna geçtik. Elde yapıldıkları ve henüz seri üretime hazır olmadıkları için bütün dikkatimi yürüyen aksam ve şasideki gelişmeleri anlamaya, güncel nesille farkları anlamaya odaklandım. Manuel şanzımanlı prototip ile yola çıkarken, kokpite yerleştirilen bir tablet bilgisayardan motorun hangi konumda çalıştığını da izleme fırsatımız da vardı. Güç ve tork verileri açıklanmayan ve henüz tüm ayarları bitmemiş Skyactiv X motorun gaz tepkileri ilk dikkat çeken unsurdu. Güncel motora göre daha hızlı ama sinirli değildi. 2000 d/d civarında süper fakir karışımla ilerlerken gaz pedalındaki baskıyı biraz arttırdığımda fakir karışım moduna geçen motorda herhangi bir gecikme, kesinti hissedilmedi. Yüksek devirlere tırmanırken iştahlı olan motorda hafif güç dalgalanmaları hissettim. Bunun sebebi olarak kalibrasyonların tamamlanmaması gösterildi. Güncel motordan daha sessiz olan Skyactiv X, gaz kelebeğinin neredeyse sürekli açık olması sayesinde gaz pedalına her zaman daha çabuk tepkiler verdi. Mühendisler, motorun yüksek verimliliği sayesinde yeni bir şanzımana ihtiyaç duymadıklarını, sadece vites oranlarında değişiklik yapacaklarını açıkladı. Nitekim, manuel şanzımanda daha uzun bir 6'ncı vites daha verimli olacak gibi görünüyor.

Yol tutuş ve direksiyon konusunda da fark edilir iyileşme söz konusu. Ama öncelikle yeni geliştirilen koltukların vücudu daha iyi desteklediğini ve direksiyon simidinin birçok otomobilin aksine sürücünün vücudunu tam ortaladığını belirtmem gerekiyor. Direksiyon eskisinden daha net ve virajlarda düzeltme gerektirmiyor. Ağırlığı da iyi ayarlanmış. Süspansiyon sisteminde gelişmeler de kendini bozuk zeminlerde ve virajlarda gösterdi. Tümseklerden daha az gövde salınımıyla geçerken virajlarda gövdenin yatma açısı azalmış ve daha sportif sürüşü destekler hale gelmiş.

Halit Bolkan-Porto/Portekiz



Kevin Rice Mazda Avrupa Tasarım Direktörü

Cenevre Otomobil Fuarı'nda sahneye çıkacak olan Kai Concept'in örtüsü önümüzde kaldırıldı. Gelecek nesil Mazda 3 olarak yollara çıkacak olan Kai Concept, kompakt hatchback modeller arasında en sportif ve heyecan verici görünüme sahip olanlardan biri. Yuvarlatılmış hatların ön planda olduğu otomobilde derine gömülmüş farlar ve devasa ızgara dikkat çekiyor. Ancak daha önemli bir tasarım yaklaşımı var. Japon sanatında Avrupa'ya göre en önemli farklılık gölge oyunlarına daha fazla ağırlık verilmesi diyen Mazda Avrupa Tasarım Direktörü Kevin Rice, kapılardaki içbükey yapının bu yaklaşımı vurguladığın söyledi.



1 Sivri burun, dar cam yüzeyler ve kıvrımlı hatlar konseptin çok dinamik görünmesinde büyük pay sahibi
2 Kullandığımız otomobillerin güncel neslin kıyafetini giymiş prototipler olduğunu anlamak için karoserdeki detaylara bakmak gerekiyor.
3 Yeni şasinin güncel Mazda 3 şasisinden daha daha güçlü ve sağlam olması daha rijit bir yapıyı da beraberinde getirmiş. Bunu artan sürüş kalitesinden de anlamak mümkün.



MAKYAJ FARKI

Honda Jazz makyaj sonrasında biraz daha dinamik ve şık bir yüze büründü. Otomobil, dışarıdaki yenilemelerden daha önemlisini ise motor kaputunun altında, 1,5 litrelik yeni motoruyla sunuyor.

Tazelenerek yoluna devam eden Jazz, geçirdiği makyaj operasyonu sonrasında modernliğini koruyor. Yeni farlara sahip olan otomobilde daha gösterişli bir ön panjur ve tampona yer verilmiş. Otomobilin arkasında da tampon tasarımı değiştirilmiş. İçerisine geçtiğimizde ise makyajın etkisi kayboluyor. Gösterge grubunda aydınlatma renkleri değiştirilirmiş.

Asıl büyük fark yeni motor seçeneğiyle geliyor. Makyaj öncesinde sadece 1,3 lt'lik benzinli motorla satılan Jazz, artık 1,5 lt'lik motoru da seçenekleri arasına ekledi. Atmosferik 1,5 i-VTEC motor 6600 d/d'de 130 HP güç üretirken, 4600 d/d'de 155 Nm maksimum torka ulaşabiliyor. 6 ileri manuel ve CVT otomatik şanzıman seçenekleri sunulan yeni motor manuel şanzımanla fark yaratacak bir performans sunuyor. 8,7 saniyelik 0-100 km/s hızlanması karşılığında ortalama yakıt tüketimi 5,1 lt/100 km olarak açıklanıyor. Bu tüketim CVT şanzımanda ise 4,9 lt/100 km. CVT şanzımanla 0-100 km/s hızlanması 10,0 saniye. CVT şanzıman daha düşük tüketim için optimize edilmiş.

İtalya'da gerçekleştirilen basın lansmanında makyajlı Jazz'ın 1,5 litrelik motor ve 6 ileri manuel şanzımanlı versiyonuyla buluştuk. İlk izlenimimiz tasarımın daha taze hissettirdiği yönünde oldu.

Yola çıktığımızda Jazz'da görmeye alışmadığımız bir ivmelenme hissiyle karşılaştık. Atmosferik motorlarda alt devirlerin sakinliğine alışığız. Jazz'da motor devrini yükselttiğimizdeki ataklık keyif verici seviyede. Şehir içinde sakin ve stressiz bir kullanım sunan yeni motor sessiz çalışıyor. Hızlanma isteğinizde tepkisiz kalmayan 1,5 lt'lik motor, alt viteslere geçilip motor devri yükseltilerek gaz pedalına basıldığında istenen canlılığı sağlıyor.

Yumuşak debriyaj pedalı, belirgin ve yumuşak vites geçişleri de sürüş kalitesinin korunmasını sağlıyor.





Makyajlı Jazz'ın yüzünde yeni farlar, ızgara ve tampon yer alıyor.

Yumuşak direksiyon sistemi sürücüyü yormazken, yüksek hızlarda ve ani şerit değişimlerinde de yeterli çevikliği sağlayabiliyor. Süspansiyon sitemi ağırlık transferlerinde karoser salınımlarını da kontrol altında tutabiliyor.

Ülkemizde fiyat listesinde yer alan makyajlı Jazz, her iki motorla da sadece CVT şanzımanlarla satılıyor. 1,5 litrelik motor sadece Dynamic donanımla yer bulurken, 1,3 litrelik olan en üst seviye olan Elegance donanımla fiyat listesinde bulunuyor. Her ikisi için de 93.900 TL fiyat belirlenmiş. Yani zengin donanımlı Jazz isteyenler 1.3 i-VTEC, güçlü Jazz isteyenler 1.5 i-VTEC tercih edebiliyor.

Yazı: Koray Kodal-Roma/İtalya


Yeni 1,5 litrelik benzinli motor 130 HP gücünde. 6 ileri vitesli manuel ve CVT otomatik şanzıman seçenekleri var.


Makyajın etkisi iç mekanda hissedilmiyor.



Arka tampon da makyaj sonrasında Jazz'da değiştirilen parçalar arasında.

TEKNİK VERİLER

Honda Jazz 1.5 i-VTEC

Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1498 cc
Maksimum güç	95 kW/130 HP 6600 d/d
Maksimum tork	155 Nm 4600 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,7 sn
Maksimum hız	190 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	5,9 lt/100 km
CO_2 emisyonu	133 g/km
Ağırlık	1104 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	3995 mm/1694 mm /1550 mm
Dingil mesafesi	2530 mm
Depo kapasitesi	40 lt
Bagaj hacmi	354-897 lt

SONUÇ

Honda Jazz makyaj ile tazelenip daha modern bir görünüme kavuştu. En önemli yeniliği ise 1,5 litrelik benzinli motor. Jazz'da 1,3 benzinliye göre daha güçlü bir motora ihtiyaç duyanları sevindiricek atmosferik motor, 130 HP gücüyle Jazz'a yeterli atakliği kazandırmış. Ülkemizde ise her iki motor da CVT şanzımanla satılmaya başlandı.







Makyajlanan Golf R'da tamamen dijital gösterge grubu sunuluyor yeni multimedya sisteminin çözünürlüğü iyi.



Motor 10 HP güçlenirken tork 20 Nm artmış. Şanzıman olarak 7 ileri DSG sunuluyor.

ETKİLİ AYAR

Golf R'ın far ve stopları değişirken yeni multimedya sistemi ve dijital gösterge grubu sunulmaya başlandı. Asıl etkili fark ise 10 HP güçlenen ve 20 Nm torku artan motor ve 7 ileri DSG ile geliyor.

Spor otomobillerin makyajlarında büyük beklentiyi teknik değişikler oluşturuyor. Önce makyajın görsel olarak neler getirdiğine bakalım. Golf R'ın yeni far ve stopları "farklı" hissettirmesini sağlarken, yeni ön tamponuyla daha etkileyici görünüyor. İç mekanda da fark yaratan yenilikler var. Tamamen dijital olan gösterge grubu etkileyici görünüyor. Rahat takip edilen sistemde istenilen bilgiler göz önünde rahatça izlenebiliyor. Orta konsolda kendine yer bulan yeni multimedya sisteminin içeriği ve ekran çözünürlüğü de başarılı.

Asıl merak edilen, Golf R'ın artık ne kadar daha hızlı olduğu? 250 km/s'lik maksimum hız korunmuş. Makyaj öncesinde 4,9 saniye olarak belirtilen 0-100 km/s fabrika verisi, makyaj sonrasında 4,6 saniye olarak geliştirilmiş. Test ölçümlerimizde de, kış lastiklerine rağmen 4,7 saniyelik 0-100 km/s veri elde edebildik. Makyaj öncesinde 60-100 km/s verisi 2,7 saniye, 80-120 km/s 3,3 saniye olan otomobil makyaj sonrasında aynı ölçümlerde, 2,5 saniye ve 3,0 saniye olarak ilerleme göstermiş. 1495 kg'lık boş ağırlığın artık 1505 kg olmasına rağmen hızlanmadaki ilerlemenin mantıklı bir açıklaması var.

Motor artık 10 HP daha güçlü. Artık 20 Nm daha fazla tork üreten 2.0 TSI, 2000 d/d ile 5400 d/d arasında 400 Nm maksimum torka ulaşabiliyor. Makyaj öncesinde 1800 d/d ile 5500 d/d arasında 380 Nm maksimum tork üreten Golf R, daha alt devirde ve geniş bir devir aralığında yüksek torku sürdürüyordu.

Makyajla birlikte artan tork daha güçlü bir şanzıman gereksinimi doğurdu. Islak kavramalı 6 ileri vitesli DSG, 350 Nm'ye kadar tork için tasarlanırken, daha yüksek tork için geliştirilen 7 ileri vitesli çift ıslak kavramalı DSG makyajlı Golf R'da yer bulmuş. Hızlanmadaki artışta motordaki güncelleme kadar şanzımanın da etkisi olmuş.

Otomobilin sürüş dinamikleri ise makyaj öncesinde olduğu gibi, hala çok sıkı. Süspansiyon ve direksiyon sistemleri sürücüyü yormayacak kadar konforlu ama spor otomobillerden beklenildiği kadar çevik

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer





Makyaj sonrasında stopların aydınlatmaları da yenilenmiş.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1984 cc
Maksimum güç	228 kW/310 HP 5500-6500 d/d
Maksimum tork	400 Nm 2000-5400 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,6 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	1,8 sn
0-80 km/s	3,3 sn
0-100 km/s	4,7 sn
0-120 km/s	6,3 sn
0-130 km/s	7,3 sn
0- 400 m	12,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	2,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	3,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	42 m/43 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	11,0 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	7,0 lt/100 km
CO_2	160 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4263 mm / 1799 mm / 1465 mm
Dingil mesafesi	2626 mm
Depo kapasitesi	55 lt
Ağırlık	1505 kg
Test aracı lastik ölçüsü	235/35 R19
Bagaj hacmi	380 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	326.306 TL
Test aracı fiyatı	371.795 TL
Değerlendirme	

BURCU BİRİCİK

MUSA UZUNLAR

BUĞRA GÜLSOY

8. GÜN

YAKINDA

ay yapım

atv



MOTOBIKE 2018

Her yıl düzenlenen Motobike Expo, yani İstanbul Motosiklet Fuarı 22-25 Şubat tarihleri arasında gerçekleşti. Motosiklet severler fuara her yıl kaydadeğer ilgi gösteriyorlardı; bu yıl da aynı şekilde üst düzey bir ilgi vardı. Motosiklet camiası bu tip etkinliklerde gerçekten takdire şayan tepkiler veriyor. Geçtiğimiz yıl 103 bin ziyaretçi fuarı gezdi; bu yılın rakamları henüz açıklanmadı ancak benzer bir sayıya ulaşılması bekleniyor. Bütün büyük markalar yine hemen hemen aynı yerlerinde misafirleriyle buluştular. Sadece Kawasaki bu yıl fuara katılmayarak meraklılarını üzdü. Bizzat, standını arayıp soran ziyaretçilerle karşılaştık ve hayal kırıklıklarına şahit olduk.

Yazı: Koray Muratoğlu
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Honda GL 1800 Gold Wing

Honda bu yılın da yüksek kalabalığa sahne olan standların başında geliyordu. Yıldızları hiç şüphesiz yeni Gold Wing oldu. Tamamen yenilenen model daha dinamik, eskiye nazaran daha derli toplu ve atletik gözüküyor. Kimi fanatikleri için eleştiri konusu olsa da genel olarak beğenildiğini gözlemlemek zor değildi. Yepyeni bir motor, şanzıman ve şasiye sahip motosiklette şasi tam olarak 40 kg hafifletilmiş. Bu muazzam bir oran hiç şüphesiz. Havayastığı, yeni eklenen sürüş modları ve elbette opsiyonel DCT otomatik şanzıman yeni Gold Wing'in önemli özellikleri.

Motor: 1800cc 6 silindir
Güç: 126,5 HP **Tork:** 170 Nm

Honda CBR 125R

Markanın merak edilen modellerinden biri de CBR ailesinin yeni 125 cc'lik giriş modeliydi. Çok daha modern ve giriş seviyesi motosikleti olmasına rağmen üst seviye bir motosiklet havasında oluşu en önemli özelliği. Sportif ve retro çizgilerin buluşmasıyla çok şık bir ürün ortaya çıkmış. 286 cc hacmindeki ağabeyi CBR 250R da aynı hatlara sahip. Motosiklet LED farlar, ters amortisörler gibi hem görsel hem de teknolojik açıdan onu üst seviyeye çıkaran niteliklere sahip. 126 kg'lik ıslak ağırlığıyla sürücüsü için müthiş bir kolay kullanım vaadediyor.

Motor: 125cc Tek silindir, **Güç:** 13 HP
Tork: 10 Nm (8000d/d) **Fiyat:** 18.500 TL







Honda Africa Twin Adventure Sports

Africa Twin iki yıl önce tanıtıldığında oldukça ilgi gören ve beğenilen bir model olmuştu. Şimdi bir üst seviye versiyona sahip. Adı üzerinde daha maceracı bir model olmuş. Büyütülen yakıt deposu ekstra 5,4 lt benzin alıyor. Buna paralel depo ve gövde de büyüyerek daha heybetli bir görüntü almış. Yerden yüksekliği 2 cm artarken daha dik bir sürüş pozisyonu, standart olarak elcik ısıtma, daha yüksek cam ve büyük motor göğüs koruması bulunuyor.

Motor: 998cc 2 silindir **Güç:** 95 HP
Tork: 99 Nm (6000d/d)

BMW F 850 GS

BMW'nin adventure klasmanında amiral gemisi R 1200 GS'den bir alt hacim grubundaki F 800 GS yenilendi ve küçük bir hacim artışıyla birlikte 793cc'den 853cc'ye çıktı. Tamamen yeniden tasarlanan motor yine iki silindirli ancak daha güçlü ve yüksek torka sahip. Böylece daha fazla güç ve torkun avantajı ve üstün arazi yeteneğiyle fark yaratan touring karakterine sahip olmuş.

Motor: 853cc 2 silindir **Güç:** 95 HP
Tork: 92 Nm (6250 d/d) **Fiyat:** 18.300 Euro





BMW F 750 GS

Yeni F 750 GS önceki modellerine kıyasla kendilerine uygun müşterileri daha doğrudan hedefliyor. F 750 GS, bir seyahat tipi enduro motosikletin verdiği hisse ve konsepte alçak sele yüksekliği, verimli güç, maliyet açısından uygunluk ve genel anlamda güçlü niteliklerle birlikte sahip olmayı tercih eden sürücülere hitap ediyor.

Motor: 853cc 2 Silindir **Güç:** 77 HP
Tork: 83 Nm (6000d/d) **Fiyat:** 14.700 Euro

BMW G 310 GS

BMW'nin küçük sınıfa giriş yaptığı G 310 R'dan sonra bir diğer küçük hacimlisi de enduro sınıfında tüketicinin beğenisine sunuldu. Daha hafif ve boyutları küçük enduro motosiklet kullanmak isteyenler veya yeni başlayanlar için çok iyi bir alternatif olarak duruyor. Kuru ağırlığı 158 kg, sele yüksekliği ise 835 mm. Yeni gelen vergilerden etkilenen bu model aslında çok daha iyi bir fiyatla pazarda yer alabilirdi ancak vergi sonrası 7.800 Euro etiketiyle piyasaya çıktı. BMW yetkililerinden aldığımız bilgiye göre Almanya ile yaptıkları sıkı pazarlıklar sonrası bu fiyatı yakalayabilmişler. Hatta Almanya'da bizdeki vergi sistemi uygulanıyor olsa orada 9.000 Euro'ya satılabilecekmiş.

Motor: 313cc tek silindir **Güç:** 34 HP **Tork:** 28 Nm (7500d/d) **Fiyat:** 7800 Euro





BMW K 1600 Gran America

K 1600 GT modelinin biraz daha farklı hali; daha doğrusu Amerikan Stili'ne dönüşmüş hali diyebiliriz bu makine için. Teknik mekanik altyapısı tamamen K 1600 GT. Ancak tasarım açısından bilirleyici farklılıkları var. Özellikle arka tarafta çantaların "Bagger" denilen stil doğrultusunda şekillenmiş hatları var. Oturuş pozisyonu, gidon açıları, ve ayaklıların ilerde konumlanmış ikinci bir alternatifi bulunuyor. Daha çok konfor ve rahatlık sağlayan, uzun sürüşlere odaklanmış detaylar. Kısaca Amerikan bakış açısı..

Yamaha X Max 400

Yamaha'nın en başarılı olduğu sınıflardan bir olan scooter sınıfında X Max'ın yeri bir başka. Özellikle ülkemizde çok yüksek satış rakamları yakaladı. Hatta ülkemizdeki vergi yönetmeliği nedeniyle Yamaha Türkiye'ye özel olarak X Max 250'yi EURO 4 normlarıyla üretmeye devam ediyor. Modelin en güçlü versiyonu X Max 400 de artık yeni tasarımıyla pazara sunuluyor. Daha güçlü ve uzun yol yapmak isteyenleri tatmin edecek olan 400, ABS, çekiş kontrol, akıllı anahtar gibi teknoloji ve konfor niteliklerinin hepsini barındırıyor. Kuru ağırlığı 197 kg.

Motor: 395cc tek silindir **Güç:** 33 HP **Tork:** 36 Nm (6000d/d) **Fiyat:** 36.000 TL





Yamaha X Max 125

Model ailesinin en küçüğü ve yenisi. N Max 125 ile aynı motora sahip bu küçük hacimli, hem daha sportif hem de ekonomik bir scooter kullanmak isteyenler için ideal. Çekiş kontrol gibi güvenlik teknolojileri de bulunuyor. Ayrıca büyük kardeşleriyle aynı boyutlara ve bagaj hacmine sahip. Ağırlığı 162 kg.

Motor: 124cc tek silindir **Güç:** 14 HP **Tork:** 12 Nm (6500d/d)



Yamaha Tracer 900

Markanın sport-touring sınıfında başarılı bir modeli olan Tracer 900 yenilendi. Markanın birçok modelinde kullandığı 3 silindirli 850 cc'lik motor yine aynı ancak tasarım detayları, ön cam, oturma pozisyonu gibi bazı ergonomik özellikler gözden geçirildi. Bu revizyonlar ve yeni renk seçenekleriyle oldukça şık görünüyor. Ayrıca daha çok uzun yol yapmak niyetinde olanlar için GT versyonu, elcik ısıtma sert yan çantalar, hızlı vites değiştirme, renkli TFT ekran, hız sabitleyici gibi özelliklere de sahip.

Motor: 847cc 3 Silindir **Güç:** 115 HP **Tork:** 87Nm (8500d/d) **Fiyat:** 62.300 TL

Yamaha MT-09 SP

Naked sınıfını Hyper Naked olarak anan Yamaha bu sınıfta model çeşitliliğini oldukça güçlendirdi. Son yenilik ise MT-09'un SP versiyonu. Motor ve güç olarak bir fark yok, aynı üç silindirli 115 HP'lik makineye sahip. Ancak ayarlanabilir Öhlins arka amortisör ve ön amortisörler asıl farkı yaratan ve motosikleti daha da sportif hale getiren özellikler. Ek olarak jant ve gövde renkleri, sele dikişleri gibi farklılıklar var ve bunlar da onu standart versiyondan iddialı bir şekilde ayırıyor.

Motor: 847cc **Güç:** 115 HP **Tork:** 87,5 Nm (8500d/d) **Fiyat:** 59.500 TL





SYM Cruisym 250

SYM scooter sınıfındaki medel çeşitliliği ve sunduğu standartlarla oldukça geniş bir müşteri potansiyeline ulaştı. Hem şasi hem de motor yelpazesinde her türlü ihtiyaca cevap verecek potansiyele sahip. Özellikle motorlarının verimli ve yüksek performansı kullanıcılarını memnun ediyor. Yeni Cruisym 250 ile de daha yüksek oturma posizyonu ve dinamik bir sürüş sağlayan, görsel açıdan da oldukça sportif bir ürünü gamına katmış oluyor.

Motor: 249cc tek silindir **Güç:** 21.5 HP **Tork:** 23 Nm (5500d/d)

KTM 1290 Super Adventure

KTM'nin adventure motosikletlerindeki lokomotif model yenilendi. Özellikle son derece güçlü motoruyla sınıfında bambaşka bir yerde konumlanıyor. R ve S olmak üzere iki versiyona sahip. R versiyonu tel jantları, yerden daha yüksek oluşuyla arazi sürüşüne odaklanırken; S versiyonu alüminyum jantları daha yüksek ön cam gibi çeşitli özelliklerle asfalt hedefleyenler için konfigüre edilmiş. Bu sınıf için son deece atletik olduğunu söyleyebileceğimiz sürüşünün yanı sıra 215 kg'lik ağırlığıyla da son derece hafif.

Motor: 1301cc 2 silindir **Güç:** 160 HP **Tork:** 140 Nm (5500 d/d) **Fiyat:** 21.950 Euro





TVS Apache RR 310

TVS-BMW ortaklığının önemli sonuçlarından biri de Hintli üreticinin piyasaya sunduğu Apache RR 310 modeli oldu. BMW G 310 R ile (ve elbette G 310 GS) aynı motora sahip bu küçük sınıf super sport motosiklet fuarla birlikte ilk defa sergilendi. Şasi olarak da BMW ile aynı altyapıyı taşıyan motosiklet 169,5 kg ıslak ağırlığa sahip. Dijital göstergeler ve LED farlar önemli özelliklerinden. Ancak tasarımı belki de en çok öne çıktığı nokta, bu konuda çok Avrupai bir iş çıkarmışlar.

Motor: 313cc tek silindir **Güç:** 34 HP **Tork:** 28 Nm (7500d/d)

İLK GÜNKÜ GİBİ

Otomobilinizi korumanız için Ziebart'ın sunduğu hizmetleri inceledik. Sıfır kilometre aracınızı götürüp boya koruma sistemlerinden birini seçebileceğiniz gibi ikinci el otomobiliniz yıpranmış boyası ve döşemelerini neredeyse ilk günkü temizliğe ulaştırabiliyorsunuz.

Otomobilinin temiz görünmesi kadar değerini korumasına da özen gösterenler için Ziebart'ta profesyonel çözümler sunuluyor. Otomobilin içerisi ve dışarısı ilk günden itibaren koruma altına alınabileceği gibi, yılların getirdiği yorgunluğun izleri silmek ve hijyeni sağlamak adına detaylı temizlik hizmetlerinden faydalanmak mümkün. Ziebart, Diamond Gloss boya koruma sistemi, Z-Gloss Seramik Kaplama, Ultra Boya koruma sistemi, Ziebart Boya Koruma Filmi, Cam Filmleri, su itici cam kaplaması, ses yalıtım sistemi, pas önleme sistemi, antibakteriyel detaylı iç temizlik, mikrop kalkanı, döşeme, halı ve vinil koruma sistemi ve komple antibakteriyel detaylı temizlik ve görünüm koruma paketi gibi uygululamar sunuyor.

Z-Gloss isimli Nano Seramik kaplama üç katman ile koruma sağlıyor. Bu katmalardan biri olan Polimetrik bazlı astar kalıcı bir temel oluşturuyor. Silika NanoSeal katmanı su bazlı bir reçine katmanı. Yüzeydeki boşlukları nano moleküller sayesinde dolduruyor. astar katman ile seramik katman arasında birleştiric özelliğe sahip. En üstte Seramik Z-Gloss katmanı bulunuyor. Sert bir katman olan Seramik Z-Gloss güçlü ve kalıcı bir yüzey oluştururken su itici özellik de kazandırıyor.

Sistem uygulandığında zararlı maddelerin araç boyasına nüfus etmesini engelliyor. Uzman bir işçilik ile uygulanan sistem boyanın parlaklığını ve derinliğini arttırıyor. El ile uygulama yapılarak otomobile işlenen sistem orijinal boyaya zarar vermiyor. Yüksek ısı farklarından da etkilenmesi uzun ömürlü olmasını sağlıyor. Güneşin UV ışınları, oksitlenme gibi durumlarda oluşabilecek boyanın solma veya matlaşma hallerinin önüne geçilebiliyor. Bu uygulama araç üzerinde 2 yıl boyunca kalıyor. 12'inci ayda ise ücretsiz bakımı yapılıyor.



Aracın teslim alınmasından teslim edilmesine, her bir işlem için ayrı bir uzman gerekiyor.

Araç içerisinde de koltukların, kapıların döşemelerine ve bagaj halılarına uygulanan Ziebart özel tekstil koruyucu maddesi, hem yağ, hem de su bazlı maddelerin döşemenin liflerine nüfuz etmesini engelliyor. Bu koruyucu madde kumaş ya da deri döşemelere uygulanarak renkte veya dokuda herhangi bir değişiklik yapmıyor. Deri döşemeye özel uygulanan madde ile derinin sertleşip çatlamasına engel olacak bir koruma uygulanıyor. Vinil yüzeylere uygulanan toz itici özellikteki koruyucu ise, bu yüzeylerin orjinalliğini bozmadan toz ve kirin gözeneklere işlemesini önlerken güneş ışınlarından doğabilecek deformasyonları engelliyor. Yılda bir kez düşük ücretli bakımı yapıldığında ömür boyu koruma garantisi sunuluyor.

Bir diğer uygulama da antibakteriyel temizleme sistemi. Otomobilin içerisine dökülen sıvıların oluşturduğu kalıntılar, döşemelere sinen kokular, lekeler detaylı bir temizlik sonrasında gideriliyor. Koltuklar, halılar, tavan döşemeleri, bagaj içi döşemeleri ve paspaslar Ziebart'ın özel antibakteriyel temizleyici maddeleriyle dezenfekte ediliyor. Bu uygulamada kumaş ve halılarda biriken bakteri ve mikropların yüzde 99,9'u yok oluyor. Döşemelerde ve halılarda koku yapan kirler varsa Ziebart'ın özel leke çıkartma setleri ile temizleniyor.

Ses yalıtımı ve korozyon için ise Ziebart'ın çıkış hikayesinin temelinde yer alan, araç alt tabanına yapılan bir uygulama yöntemi var. Özel formullü kaplama yol ve tekerlek gürültüsünü yüzde 60 oranına kadar azaltabiliyor. Ses emici lift ve mineraller içeren sistem aracın altını da darbe ve aşınmalar karşı da koruyor.

Bir diğer koruyucu uygulama da cam filmi. Ön cam dahil her cam yüzeye yapılan bu işlem uygulaması sonrasında kabin içerisindekilerin güneşin zararlı UV ışınlarından korunması sağlanırken araç içerisinin aşırı derecede ısınması da önleniyor. Cam filminin bir getirisi olarak da parlak ışığın sürüşe olumsuz etkileri de azaltılıyor. Kullanılan cam filmleri toplam beş katmandan oluşuyor. Titanyum veya alüminyumdan yapılmış metalize tabaka içeren katmanlar, koyuluk tonu fark etmeksizin güneşin UV ışınlarını yüzde 99 oranında bloke ediyor.

Ziebart'ın sunduğu işlemler, gerektirdiği uygulama zamanına göre aynı gün içerisinde bitebiliyor. Bu uygulamalar sonrasında Ziebart Garanti Belgesi ile işlemler güvence altına alınıyor.

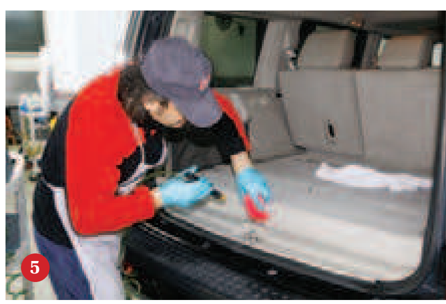
Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer













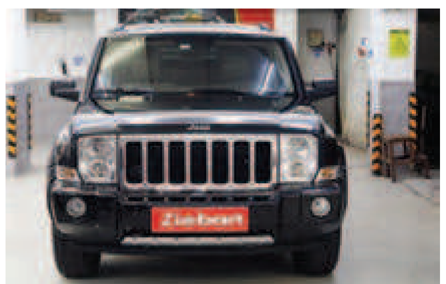






1 Çizik giderme ve boya koruma işlemi öncesi detaylı ve özenli bir yıkama işlemi gerçekleştiriliyor. Fırça kullanımının aracın boyası ve boya korumasına zarar verebileceği belirtiliyor. 2 Kil yardımıyla kaportanın üstünde yapışıp kalan ağaç reçinesi ya da kuş pislikleri temizleniyor. 3 Motor kaputu altındaki alan detaylı şekilde temizlenerek üstünde biriken kir, toz ve yağlardan tamamen arındırılıyor. 4 Şeffaf cam filmi, güneş ışınlarından kabinde savunmasız kalmanızı önleyecek bir koruma tabakasına sahip. Güneş ışınlarının aracın içerisini ısıtmasını da geciktiriyor. 5 Detaylı döşme temizliği, en çok kirlenen yerlerden olan bagaj içinde büyük fark yaratıyor. 6 Tavandaki lekeler ve cam tavan perdelerindeki izler de gideriliyor. Bu işlem otomobil içerisindeki hijyeni arttırıyor. 7 Deri döşeme de detaylı şekilde temizlendikten sonra, deriyi koruyucu ve yumuşatıcı losyon uygulanıyor. 8 Kaporta üstünde oluşan çizik ve halelenmeyi, boyadaki matlaşmayı giderici losyonlar farklı uygulama metotlarıyla işleniyor. 9 Otomobilinizin kaportasını taş, dolu ya da küçük darbelerden oluşabilecek çizik gibi etkenlerden korumak için şeffaf boya koruma kaplaması yaptırabilirsiniz.





Ziebart uygulamaları yapıldıktan sonra kullanıcıya garanti belgesi teslim ediliyor.

PUSULA MANTIĞA YÖNELDİ

İkinci nesliyle yollara çıkan Compass, yeni küçük hacimli benzinli motor ve 9 ileri vitesli otomatik şanzıman ikilisiyle artık mantığa daha fazla hitap eden bir model oldu.



Birinci neslinin "tozlu" çizgilerini geride bırakan Jeep Compass tamamen yeni olan ikinci nesliyle küllerinden tekrar doğmuş gibi görünüyor.

Markasının modern yüzünü alan Compass, yedi hava girişli ön ızgarasıyla Jeep kimliğini taşıyor. Piyano siyahı ön panjur kaplamasının üstündeki krom çerçevelerle sportifliğe şıklık kazandırılmış. İnce far tasarımı Grand Cherokee ile benzerlik gösteriyor. İri tampon ve alttaki büyük hava girişi Grand Cherokee gibi güçlü görünmesini sağlıyor. Profilden bakıldığında ise daha sportif çizgilere sahip olduğunu görüyoruz. Arkaya doğru yükselen omuz çizgisi dinamizm sağlarken, köşeli çamurluk çerçeveleri Jeep'in karakteristik öğeleriyle modernliğin harmanlandığını gösteriyor. Krom çıta ve opsiyonel olarak alınabilen siyah renkli tavan ile C sütunları tavandan bağımsız gibi görünüyor. Otomobilin arka tasarımında da Grand Cherokee tarzını görüyoruz. LED aydınlatmalı stopların rahat algılandığını söyleyebiliriz.

Compass'ın içerisine modernlik hakim. Geleneksel Jeep öğeleri kokpitte yer almıyor. Siyah zeminli gösterge grubunun ortasındaki 3,5 inçlik renkli ekrandan yol bilgisayarı ve hız bilgileri rahat izlenebiliyor. Orta konsolda 8,4 inçlik renkli, dokunmatik multimedya ekranı yer alıyor. Sistemin dokunma hassasiyeti iyi seviyede. Çok kapsamlı bir içeriği olan Uconnect isimli sistemde aradığınıza hızlı şekilde ulaşmak için pratik yapmalısınız. Sistem içerisinde elektronik sürüş yardımcılarının detaylı ayarları da bulunuyor. Örneğin, ön çarpışma duyarlılığı için yakın-orta-uzak, Lane Sense (şerit takip) uyarısı için erken-orta-geç seçenekleri sunuluyor.


Jeep
TR
34 SG 8395

Compass'ın kendisinden beklendiği gibi yüksek bir sürüş pozisyonu bulunuyor. Ön koltukların yan destekleri ve minder konforları başarılı seviyede. Ön görüş açıları sorunsuz. Ancak dar arka cam ve kalın C sütunları arka görüşü kısıtlıyor.

Fiyat listesi karışık olmayan Compass'ın dizel motor seçeneği (1,6 lt 120 HP) manuel şanzımanla geliyor. Otomatik şanzıman isteyenler, 1,4 litrelik turbo benzinli motora yönelmeli. Bu motorla birlikte 9 ileri vitesli otomatik şanzıman ve 4x4 aktarma geliyor. Her iki motor seçeneği Limited isimli üst donanım paketiyle ithal ediliyor.

Test aracımızdaki motor, şanzıman ve aktarma üçlüsü Jeep Renegade modelinden tanıyoruz. Compass'ın da ağırlığı makul seviyede tutularak, hızlanma ve tüketim dengesinde başarı elde edilmiş. Şehir içinde, yoğun trafikte 9,0 lt/100 km tüketime ulaşsa da, test ölçümlerinde elde ettiğimiz 7,4 lt/100 km'lik ortalama tüketim makul seviyede. 1,4 lt 170 HP'lik turbo benzinli motorun 9 ileri vitesli otomatik şanzımanla uyumlu çalışma yapısı makul tüketim verisi elde etmesiyle birlikte hızlanma testinde de fabrika verisine yakın bir değer elde ettik. Kış lastikleri ve 19 inçlik jantlar göz önünde bulundurulduğunda 9,9 saniyelik 0-100 km/s test verisi başarılı bir değer.



Compass'ın yaklaşma açısı 16,8 derece, uzaklaşma açısı 31,7 derece, karın açısı ise 22,9 derece. Zeminden yükseklik 208 mm.

Compass güven ve konfor sağlayan bir üçlüye sahip. 1.4 Multiair 170 HP, 9 ileri otomatik ve 4x4 aktarma üçlüsü verimli ve uyumlu şekilde çalışıyor. Makul tüketim ve hızlanma dengesi kuran otomobil zor zemin koşullarına hazırlıklı.

Alt devirlerde sakin bir karakterde olan 1.4 Multiair, devir biraz yükseldiğinde beklentileri karşılayan bir ataklık kazanıyor. Ani hızlanma isteklerinde ayak sürümeyen 1.4 Multiair, araç sollamalarında da yeterli ataklığı sağlıyor. 5,5 ve 7,4 saniyelik esneklik verileri de Compass 1.4 Multiair'ın ara hızlanmalarda iyi olduğunu gösteriyor. 9 ileri vitesli, geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzıman hızlı ve sarsıntısız vites geçişlerine sahip. Hızlanma ve makul tüketimde şanzımanın verimli çalışmasının da rolü var.

Fren testinde ise kış lastiklerinin etkisiyle 44 metrelik uzun bir fren mesafesi sonu-

İç mekanda yumuşak plastik ve kalite algısı yüksek malzemeler kullanılmış.

Selec-Terrain sisteminde 4x4 kilitleme, Auto, Snow, Sand, Mud modları bulunuyor. 1.4 litre 170 HP'lik turbo benzinli motor ve 9 ileri vitesli otomatik şanzıman ikilisi makul hızlanma tablosu sunuyor.

cu ortaya çıktı.

Compass'ın dört tekerlekten çekişli olması ani hızlanmalarda, kaygan zeminlerde, dönüşlerde ve tutunma kaybı yaşanacak durumlarda avantaj sağlıyor. Sistem ihtiyaç halinde torkun yüzde yüzünü tek bir tekerleğe bile iletebiliyor. Normal koşullarda ise yakıt ekonomisi için sadece önden çekişli olarak ilerliyor. Pratik yönetilen sürüş modları arasında dört tekerlekten çekiş sürekli olarak kilitlenebilirken, kum, çamur ve kar modları da seçilebiliyor. İstenirse seçim otomatik moda bırakılabiliyor.

Otomobilin direksiyon sistemi yeteri kadar konfor sağlıyor. Direksiyon yönlendirme hassasiyet ve geri bildirimleri konusunda sınıfındaki rakipleri çok ilerledi. Compass'ın direksiyon sistemi biraz yapaylık hissi veriyor. Compass'ın süspansiyon sistemi konfordan ödün vermeden dinamizm sağlıyor. Otomobil ağırlık transferlerinde, yüksek karosere rağmen aşırı derecede salınmıyor.

Konforlu bir SUV olan Jeep Compass, yeni motor-şanzıman-çekiş kombinasyonuyla kompakt sınıfın artık daha akla yatkın bir üyesi olduğunu gösterdi.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



8,4 inçlik dokunmatik ekranın tepki hızı yeterli. Sistem mobil cihazlarla uyumlu.



Bagaj yükleme eşiği yüksek. 438 litrelik hacim cömert değil.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1388 cc
Maksimum güç	125 kW/170 HP 5500 d/d
Maksimum tork	250 Nm 2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,5 sn
Maksimum hız	200 km/s
Şanzıman	9 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1615 kg
Bagaj hacmi	438/1251 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson bağlantısı, arkada çok kollu bağlantılar, gazlı amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	11,8 metre
Fren ön/arka	Disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	235/45 R19
Lastik	Michelin Pilot Alpin

Donanım

ABS, ESC, EPB, EBD, ön, yan ve perde havayastıkları, önden çarpma uyarı sistemi, şerit değiştirme ikaz sistemi, anahtarsız giriş ve çalıştırma, arka park sensörü, 3,5 inçlik ekranlı göserge paneli, usb, klima, LED iç ortam aydınlatması, deri kaplı direksiyon simidi, 12 V ve 230 V elektrik çıkışları, 17 inçlik jantlar.

Rakipler



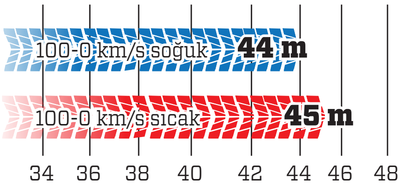
Audi Q3
Q3, önden çekiş, 1.4 lt 150 HP benzinli motor ve otomatik şanzımanla 221.732 TL'den satılıyor.

Mini Countryman
Compass'tan yaklaşık 10 cm kısa olan Mini'nin aks mesafesi 34 mm daha uzun. 1,5 lt benzinli motor, ve 4x4 ile fiyatı 167.772 TL.

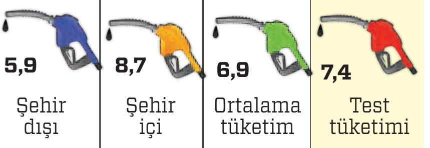
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,2 sn
0-80 km/s	6,7 sn
0-100 km/s	9,9 sn
0-120 km /s	14,0 sn
0-130 km/s	16,9 sn
0- 400 m	17,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,4 sn

Fren mesafesi

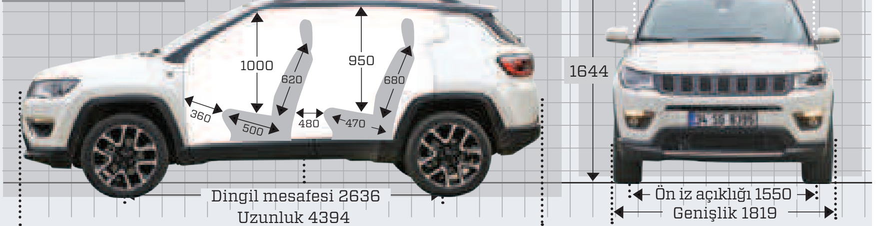


Gürültü	
Rölantide	42 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	66 dB(A)
120 km/s (D'de)	69 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	160 g/km
Depo kapasitesi	60 lt
Menzil (test tüketimine göre)	810 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.800 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/3
Baz fiyat	225.000 TL
Test aracı fiyatı	228.000 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Yüksek sürüş pozisyonu, ön çapraz görüş başarılı, ön koltuk konforu.
✗ 428 litrelik bagaj hacmi sınıf standartlarında az görünüyor.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Şerit takip asistanı, aktif hız kontrol sistemi ve otomatik fren sistemi sunuluyor.
✗ Arka görüş.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ 170 HP'lik benzinli motorun hızlanması, makul tüketim, 4x4'ün pratik modları.
✗ Elektrikli direksiyonda yapaylık hissi fazla.

FİYAT
✓ 4x4 aktarma, 170 HP'lik 1,4 motor ile fiyat cazip.
✗ -



ONNO USTA

Yazışma Adresi:
otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han,
No:153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24

onno.usta@otohaber.com.tr





Mercedes S500'ün bir sonraki neslinde motor gücü neden azaldı?

2002 model Mercedes S 500 sahibiyim ve otomobilimin motor gücü 306 HP. Bir önceki nesil S Serisi yani W140 kodlu S 500'ün motoru ise 320 HP gücündeydi. Mercedes, bir sonraki nesilde aracın motor gücünü neden düşürdü? Her iki modelin de teknik özelliklerini verir misiniz?

Utku Kuyumcu

Sayın Utku Kuyumcu,

1991 yılında yollara çıkan W140 kodlu Mercedes S Serisi'nde 6, 8 ve 12 silindirli motorlar vardı. 1998 yılı itibarıyla yollara çıkan W220 kasa kodlu S Serisi'nin motorları daha düşük yakıt tüketimi sunmak ve dönemin emisyon değerlerini karşılamak için yenilendi. O dönemki yeni motorların en büyük özelliğiyse silindir başına 4 yerine 3 supaplı olmalarıydı. 1998 yılına kadar 96,5x85 mm, çap ve stroku olan 4973 cc hacmindeki V8 motorların yerini alan 97x84 mm'lik 4966 cc hacmindeki motorlar sayesinde S 500'ün yakıt tüketimi 9,9 lt/100 km'ye düştü. Önceki nesildeki yakıt tüketimi ise 13,0 lt/100 km idi. Ayrıca tabloda göreceğiniz gibi hızlanması, ağırlığı ve daha pek çok özelliği değişti.

Teknik veriler

Marka Model	Mercedes S 500	Mercedes S 500
Model yılı	1997	2002
Motor tipi ve konumu	V8 silindirli, önde, uzunlamasına	
Yakıt	Benzinli	Benzinli
Silindir/supap sayısı	V8/32	V8/32
Silindir hacmi	4973 cc	4966 cc
Motor gücü	320 HP	306 HP
	5600 d/d	5600 d/d
Maksimum tork	470 Nm	460 Nm
	3900 d/d	2700 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,3 sn	6,5 sm
Maksimum hız	250 km/s	250 km/s
Şanzıman	5 ileri otomatik	5 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itiş	Arkadan itiş
Ortalama yakıt tüketimi	13,0 lt/100 km	13,4 lt/100 km
Ağırlık	1925 kg	1780 kg
Uzunluk/genişlik/yükseklik	5113/1886/1486 mm	5038/1855/1444 mm
Dingil mesafesi	3040 mm	2965 mm
Depo kapasitesi	100 lt	88 lt
Bagaj hacmi	525 lt	500 lt

Alfa Romeo 156'nın klima sorunu için ne önerirsiniz?

Sahibi olduğum 2004 model Alfa Romeo 156 2.0 TS'nin otomatik klimasında soğutma problemi var. Klimadaki bu sorun, sıcak havalarda 1 saatten fazla çalıştığı zamanlarda ortaya çıkıyor. Bu sırada klima sürekli devreye girip çıkıyor. Kompresör devreye girip çıktığında motorda yığılma oluyor. Bu durum özellikle şehir içinde oluyor. Hem kompresörün onarılması, hem de klimanın yeterli soğuk hava sağlaması için aracı servise götürdüm. Serviste klima gazı basıldı ve ertesi gün bir sorun kalmadı. Acaba sorun ısı kontrol ünitesinden mi kaynaklanıyor? Buna ek olarak motor devir göstergesinde 7000 d/d'den itibaren kırmızı çizgi var. Ben de bazen aracımın sınırlarını zorlayıp bu sınırı aşıyorum. Sizce bu durumun motora bir zararı var mı? Siz hangi devirlerde vites değiştirmemi önerirsiniz?

Şenol Akar

Sayın Şenol Akar,

Aracınızın klima soğutmasındaki sorun birkaç nedenden olabilir. Öncelikle klima gazı kontrol edilmeli ve gerekiyorsa tamamlanmalıdır. Klima gazı tamam ama sorun devam ediyorsa sistem kendini korumaya almış olabilir veya sistemi devreye sokan hareket sensörü arızalıdır. Bir de klima radyatörünün petekleri kirliyse gerekli soğuk hava petekleri soğutamadığı için fan da yetersiz kalır. Sonuç olarak bazı kontroller yapmak gerekiyor. Aracı yetkili servise götürüp klima sorununu kolaylıkla çözebilirsiniz. Aracınızın motor devir göstergesinde bulunan kırmızı bölge başlangıcı, aracın maksimum motor devirlerini belirtir ve bu aralıkta aracı kullanabilirsiniz.

AYIN MEKTUBU

Seat Toledo'ya hangi lastik ebatlarını önerirsiniz?

Sahibi olduğum 2001 model Seat Toledo Signo'nun üzerinde 195/65 R 15 ebadında lastikler var. Aracımın sürüş güvenliğini ve yol tutuş özelliklerini arttırmak için hangi lastik ebatlarını önerirsiniz?

Yasin Karakaya

Sayın Yasin Karakaya,

2001 model olan Seat Toledo Signo'da görev yapan 1,6 litrelik benzinli motor 105 HP güç üretiyor. Aracın boş ağırlığının 1150 kg olduğunu düşündüğümüzde üzerindeki 195/65 R15 ebatlı lastikler sürüş güvenliği ve yol tutuş özellikleri konusunda araçla uyum içerisindedir. Ayrıca aracın süspansiyon sisteminin ve karoser yapısını hesaba kattığınızda rot ayarlarının ve fren sisteminin durumunu da düşünerek lastik ebatlarını değiştirmememizi tavsiye ederim. Evet kalitesiz sert tabanlı ve yanaklı bir lastikle yüksek hızda yol ve virajlarda sorunlar olabilir. Bence lastiklerinizin ölçüleri ideal ancak yüksek performanslı, yumuşak hamurlu lastiklerin uygulanması isteklerinize kullanım konforu bozulmadan cevap verecektir.



Ancak aracı sürekli kırmızı çizgi üzerinde kullanırsanız motordaki aşınma hızlanacak ve yakıt tüketimini de arttıracaktır. Aracı ekonomik kullanım için motoru zorlamadan çok az gaza basarak vites büyütüp hızlanmak gerekiyor.



VW Passat'ta oluşan arıza uyarısının nedeni nedir?

LPG'li, 2004 model VW Passat sahibiyim. Son dönemde aracımda motor arıza lambası yanıyor ve sorunun kalitesiz yakıtla ilgili olduğunu düşünüyorum. Aracımdaki LPG sisteminin montaj öncesi yetkililer, LPG sisteminin yeni teknolojiye sahip olduğu için aracıma yüzde 100 uyumlu olduğunu belirtmişlerdi. Sizce aracımdaki sorunun kaynağı nedir? Aracı satacağım zaman LPG'li olduğu için değeri düşer mi?

Selim Aksu

Sayın Selim Aksu,

LPG'li, 2004 model VW Passat'ın motorunu ve bu araca takılan LPG sisteminin markasıyla özelliklerini belirtmemişsiniz. Bu araçta elektronik kontrol ünitesi olan çok noktadan püskürtmeli yani sıralı LPG sisteminin görev yapıyor olması gerekiyor. Bu sistemin montajında lambda sensörünün işletim sistemine tanıtılması gerekiyor. Çünkü işletim sistemi egzoz gazlarını analiz ederek işletim sistemine bilgi verip, silindirlerin ihtiyacı olan hava yakıt karışımının ayarlanmasını sağlıyor. Sonuçta lambda sensörü LPG'den en çok etkilenen parçalardan biridir ve arıza kontrolünde de tespit etmek zordur. Lambda sensörünün arıza yapma riski oldukça yüksek. Bu sorunu gidermek için aracı, LPG'yi taktırdığınız servise götürmeniz gerekiyor. Araç benzinle çalışırken arıza lambası yanmıyorsa motorda genel bir sorun olacağını zannetmiyorum. Ancak devamlı algılanan arızalar belli sürelerde ana işletim sisteminin kendini korumaya almasına neden olacak. Bu durumda motor benzinle çalışırken bile kısıtlı güç üretilmesine yola açabilir. LPG sisteminin montajı sırasında aracın parçalarının delinmesi, ikinci elde de değerinin azalmasına neden oluyor. Ayrıca motor LPG ile çalışırken yağlama konusunda gerekli titizliği göstermediyseniz motorda oluşacak aşınmalar da aracın değerini düşürecektir.

Renault Kangoo için hangi lastikleri önerirsiniz?

Sahibi olduğum 2004 model Renault Kangoo 1.5 dCi'ın üzerinde Continental marka 165/70 R14 ebatlı lastikler var. Ben aracıma Pirelli'nin 185/65 R14 ebatlı 4 mevsim lastiklerini taktırmak istiyorum. Bu değişimden aracımın yol tutuş özellikleri, sürüş güvenliği, yakıt tüketiminde nasıl etkilenir? Sizin önerebileceğiniz lastik ebadı var mı?

Yunus Erciyes

Sayın Yunus Erciyes

Renault Kangoo 1.5 dCi'da bulunan 165/70 R14 ebatlı lastiklere en yakını 175/65 R14'dür. Bu ebatla birlikte genişleyen taban oranı nedeniyle yuvarlanma metresinde 2 cm değişim olacak ve bu da araçta önemli çekiş sorunu oluşturmayacak. Lastik pazarımda çok farklı markaların değişik ürünleri bulunuyor. Diğer tarafta lastik testlerinde bir model, bir araç için kusursuz olabilir ancak değişen şartlar, yol ve yük durumu, ağırlıklar gibi konular sonucu bazen etkileyebiliyor Bu nedenle size bir marka tavsiye etmem zor ama daha önce memnun olduğunuz Pirelli lastiklerini tekrar deneyebilirsiniz.

Ford Focus C-Max yokuşta neden kayıyor?

Sahibi olduğum 164.000 km'deki 2004 model Ford Focus C-Max TDCi'ı dik bir yokuşa park ettiğim zaman araç vitesteyken el freni çekili değilse kayıyor. Sizce bu normal mi? Eğer araçta bir sorun varsa bana neler önerirsiniz?

Gürkan Yalaz

Sayın Gürkan Yalaz,

Sahibi olduğunuz araç, kaç derecelik bir yokuşta el freni çekmeden kayıyor? Bir aracın birinci veya geri viteste 10 derecelik bir yokuşta kaymaması gerekiyor. Aslında dik yokuşlarda el frenini çekmek gerekiyor. Yokuşlarda motorun kompresyonunun düşük olması nedeni ile araç vitesteyken motoru çevirterek kayabilir. Ancak aracınız dizel ve yüksek kompresyonlu ise ve motorda da sorunlar varsa, bu durumda motor, ilk çalıştırmada zorlanır ve performansında da azalma olur. Sonuç olarak aracı park ettiğiniz yokuşun eğimini bilemiyorum ama bu konudan bağımsız olarak aracı yetkili servise götürüp genel bir kontrol yaptırmanızı öneriyorum.

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Tüzel Kişi Temsilcisi ve Genel Müdür: Yasemin Gebeş
Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
İnternet Editörü: Burak Kaya
Katkıda bulunanlar: Ohannes Tatonyan, Banu Hasırcıoğlu, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan, Ahmet Köseleci

Genel Müdür Yardımcısı: Yonca Ertürk Özeren
Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Derya Canan Süter
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Üretim Takip Müdürü: Eyüp Çurlu
Fotoğraf Editörü: Canan Yetişti Satkın
Pazarlama ve İş Geliştirme Uzmanı: Zeynep Doğan
Grafiker: Filiz Moray

Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Sema Teker
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Filiz Özkan
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Emel Özen
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Sinem Atak
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ebru Girgiç
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Mehmet Pehlivan
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 33 61/63
Faks: (0212) 354 33 75

BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Reklam Satış Grup Koordinatörü: Aynur Gükcan
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ayşe Altun
Ege Reklam Satış Müdürü: Şebnem Akdeniz
Adana Reklam Satış Koordinatörü: Güney Yılmaz

Turkuvaz Grubu Hizmetleri
Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Abone Operasyon Müdürü: Ufuk Kocaoğlu
Çağrı Merkezi: **444 88 81**
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedya Abone Hizmetleri
@Turkuvaz Abone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel süreli FIPP üyesidir.
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No: 4 Sancaktepe/İstanbul
Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
Dergi İşletme Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Şubat 2018



DELL

Tablet ve diz üstü bilgisayar özelliklerini birleştiren Dell Inspiron 5379 Core i7 modelinde Intel Core i7 işlemcisi görev yapıyor. Waves Maxx Audio Pro ses sistemi ve Intel HD Grafik Kartı 620'ye sahip Inspiron 5379 Core i7'de 1,8 GHz turbo işlemci hız ve 8 GB bellek bulunuyor. 13,3 büyüklüğündeki tablet 1920x1080 ekran çözünürlüğüne sahip ve bu ürünün 360 derecelik menteşeli tasarımı da var. 256 GB hard disk kapasitesine sahip bu ürün, 3 hücreli pili sayesine pil ömrü konusunda da iddialı bir model.



BOSS

Boss'ın Grand Prix Koleksiyonu sürüş eldivenleri ve yarış otomobilinin direksiyonunu andıran beyaz deri kayışıyla öne çıkarken mineral camı ve 3 atm su geçirmezlik özelliği bulunuyor. Hız temel alınarak mesafeyi ölçmek için tasarlanmış üçlü kronograf ise gösterge panelini andırıyor. 44 mm kasa çapına sahip Boss Grand Prix Koleksiyonu 1.830 TL fiyat etiketiyle Saat&Saat mağazalarında ve www.saatvesaat.com.tr internet sitesinde yer alıyor.



L. G. R.

Her yaşa ve cinse hitap eden farklı renk, desen ve tasarım seçenekleri bulunan L. G. R. güneş gözlükleri, yüzde 100 UV koruma sağlıyor. Esnek menteşesi sayesinde pratik kullanım sunun bu ürün, 1.500 TL fiyat etiketine sahip.

KALENJI

Bluetoothlu koşu beresi, özellikle spor yapanlar için büyük kolaylık sunuyor. Bu ürünün bluetooth kulaklık özelliği, birkaç saniyede akıllı telefon ile bağlantı kurabiliyor. Bu sayede kablosuz müzik dinleme imkanı sunan Kalenji bluetoothlu koşu beresi, entegreli mikrofonuyla telefonla konuşma imkanı da sunuyor. Yağmura karşı dayanıklı olan bu ürünün yanında bulunan artı veya eksi düğmeleriyle sesi de kolayca ayarlayabilirsiniz. Mikro USB aracılığıyla şarj edilme özelliğine sahip olan bu bere ile 5 saate kadar müzik dinleyebilirsiniz. Bu ürün Decathlon mağazalarında veya www:decathlon.com.tr internet sitesinde 80 TL fiyat etiketiyle satılıyor.



DESA

İlkbahar yaz sezonu için deri, süet veya kumaş birbirinden farklı tasarıma, renge ve özelliğe sahip ayakkabı modelleri sunan Desa'da her yaşa ve tarza uygun ayakkabılar da bulunuyor. Yeni sezon ayakkabıları 90 TL'den başlayan fiyatlarla Desa satış noktalarında yer alırken görselde bulunan ürün ise 229 TL fiyat etiketine sahip.





SAMSUNG

Yeni Samsung Galaxy S9 ve S9+, ultra ağır çekim özelliği, sınıfının ışığa göre otomatik ayarlanabilen değişken diyaframlı kamerası ve AR Emojiler özelliğiyle pek çok ilke sahip. Galaxy S9'da 5,8 inçlik ekran görev yaparken bu üründe 8 megapiksel ön ve 12 megapiksel arka kamera var. 6,2 inçlik ekrana sahip Galaxy S9+'da 8 MP ön ve 12 MP arka kamera bulunuyor. Siyah, gri ve mor renk seçenekleri olan Galaxy S9 ailesinde; 64 GB'a sahip Galaxy S9'un fiyatı 4.599 TL, 64GB, 128GB ve 256GB seçeneklerini sunan Galaxy S9+ ise sırasıyla 5.199 TL, 5.399 TL ve 5.699 TL'den başlayan fiyatlarıyla Samsung satış noktalarında yerini alıyor.

ADIDAS

Bu yıl Boost teknolojisinin beşinci yaşını kutlayan Adidas, bu yıla özel geliştirdiği ve sınırlı sayıda ürettiği Energy Boost modelini 695 TL'lik fiyatı ile Adidas mağazalarında ve shop.adidas.com.tr adresinde satışa sundu. Enerji dönüşümü konusunda uzman olan Energy Boost modelinde sarı ve siyah renk seçenekleri var. Yeni Boost teknojisiyle yüzde 85 daha fazla enerji dönüşü ve tasarrufu yapıyor.





CACHAREL

Kış mevsiminin soğuklarında etkisini bir süre daha devam ettireceği şu günlerde Cacharel'in örme kumaş mont ve sweatshirtleri ısı dengesini yükselten ürün seçeneklerini sunmaya devam ediyor. Tokyo esintili renklerin kış tonları ile birleştirildiği koleksiyonun dış giyim parçaları, hem günlük kullanıma uygun, hem de özel toplantılarda tercih edilebilir. Görselde yer alan düz gri palto da Cacharel'in kış sezonu ürünlerinden sadece biri.





ABDULLAH KİĞILI

Devam eden kış sezonunda paltodan kemere, cüzdandan çantaya kadar uzanan zengin ürünler sunan Kiğılı'da kolay ütülenir gömlekler öne çıkıyor. Bu gömlekler, nano teknolojiyle üretilen yüzde 100 pamuk kumaşın üzerine uygulanan özel kaplama teknolojisi sayesinde yıkandıktan sonra ütü yapılmasını en aza indiriyor. Bu gömleklerde yıkama esnasında su emme oranı az olduğu için kırışıklık da azalıyor ve giyildiğinde de kolay kolay kırışmıyor. Su itici özelliğe sahip gömleklerde ise, yine özel kaplama uygulanıyor. Bu şekilde sıvılarla temas ettiğinde kırışma riski azalıyor.



PHILIPS

Yeni akıllı televizyon dönemi hızla ilerlerken Philips'in 8800 NanoLED TV modeli, geniş görüntüleme açısı, ses özellikleri, canlı renkleri ve 4K UHD görüntü kalitesiyle öne çıkıyor. Android Nougat işletim sistemine sahip bu ürün, 4 çekirdekli işlemci gücüne sahip. Çözünürlüğü 3840x2160 piksel olan ve 65 inç ekran boyu bulunan 8800 NanoLED TV modelinde oyun modu, duvar rengine uyarlama gibi çok sayıda özellik yer alıyor.







İç mekanda malzeme kalitesi başarılı.

El freninin yanında EV ve Eco mod düğmeleri bulunuyor.

AFİLİ HİBRİT

Elektrikli motor ve benzinli motor ile birlikte hem konfor hem de ekonomi vaat eden Yaris Hybrid, çift renkli gövde ve kokpitiyle hibrit otomobillerin sıkıcı olmadığını gösteriyor.

Toyota hibrit modelleriyle en zengin markalardan biri. Küçük sınıftaki temsilcisi Yaris'te de hibrit seçeneği bulunuyor. Yaris'in Y biçimindeki LED gündüz farları otomobilin modern görünmesini sağlıyor. Test aracımızın X-Trend donanımı, çift renkli gövde, özel mavi rengi ve kokpitte de bu renge uyumlu detaylara sahip.

Yaris hibridin motor kaputu altında 1,5 lt 74 HP'lik benzinli atmosferik ve 45 kW'lik elektrikli üniteler birlikte kullanılıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma test verisi 12,7 saniye. Bu veri Yaris Hybrid'in hızlanma konusunda çok iddialı olmadığını gösteriyor. Ancak 0-50 km/s hızlanmasının 4,0 saniye olması özellikle şehir içi hız ortalamaları çerçevesinde yeteri kadar atik olabildiğini gösteriyor. İçten yanmalı motorun atmosferik çalışma karakteri alt devirlerde hantal bir yapı sağlıyor. Elektrikli motor alt devirlerdeki, özellikle ilk kalkış anındaki zayıflığı azaltıyor. Kalkış ve düşük hızlarda araç elektrikli motor ile hareket ediyor. Daha fazla güce ihtiyaç duyulduğunda içten yanmalı motor devreye giriyor. Normal seyir halinde ise elektrikli motor ve içten yanmalı motor en ekonomik tüketimi sağlayacak şekilde dengeli bir çalışma tarzına bürünüyor.

Şanzıman görevini planet dişli sistemli ünite, Yaris Hybrid'te e-CVT ismiyle üstleniyor. Kademesiz çalışan şanzıman bu sayede konforu koruyor. Vites geçişinde gecikme ve sarsıntı yaşanmıyor.

Yaris Hybrid, küçük sınıf bir şehir otomobilden beklenildiği gibi rahat yönlendirilebilen yumuşak bir direksiyon sistemine sahip. Park ve manevralarda avantaj sağlayan bu özellik ani şerit değişimlerinde hissizlik yaşatabiliyor. Süspansiyon sistemi dikey darbeleri kabine yansıtmayarak beklenen yeterli konforu sunabiliyor. Karoser salınımlarını kontrol altında tutabilen yapısıyla da güven veriyor.

Sonuç olarak Yaris Hybrid, benzinli motorun sessiz çalışma karakteri, elektrikli motorun sağladığı ve kademesiz şanzımanın konfor avantajını sunabiliyor. Elektrikli motorun şehir kullanımındaki ihtiyaçlar için yeterli ataklığı ve 5,0 litrelik ortalama test tüketimiyle de Yaris Hybrid vaat ettiklerini sunabiliyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraf: Ersan Sezer

Teknik veriler

Toyota Yaris Hybrid	
Motor tipi ve konumu	Hibrit: önde, enlemesine, atmosferik benzinli+senkronize elektrik motoru
Yakıt	Benzin ve elektrik
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1497 cc
Toplam sistem gücü	73,5 kW/100 HP
Maksimum güç elektrikli	45 kW
Maksimum güç benzinli	54 kW/74 HP 4800 d/d
Toplam sistem torku	- Nm
Maksimum tork elektrikli	169 Nm
Maksimum tork benzinli	111 Nm/3600 d/d
0-100 km/s hızlanma	12 sn
Maksimum hız	165 km/s
Şanzıman	e-CVT
Aktarma	Önden çekişli

Test verileri

Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	8,3 sn
0-100 km/s	12,7 sn
0-120 km/s	18,6 sn
0-130 km/s	22,5 sn
0- 400 m	18,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	7,3 sn
80- 120 km/s (D'de)	11,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,0 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	3,6 lt/100 km
CO_2	82 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	3945 mm/1695 mm / 1520 mm
Dingil mesafesi	2510 mm
Depo kapasitesi	36 lt
Ağırlık	1100 kg
Test aracı lastik ölçüsü	185/60 R15
Bagaj hacmi	286 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	95.250 TL
Test aracı fiyatı	111.000 TL
Değerlendirme	★★★★☆



X-Trend donanımında çift gövde rengi geliyor.



286 litrelik bagaj hacmi günlük ihtiyaçları karşılayabilecek kapasitede.



ULAŞ TUNA ASTEPE
İREM HELVACIOĞLU
MEHMET ALİ NUROĞLU
ÖYKÜ GÜRMAN
Osman SINAV'dan
SEN ANLAT KARADENİZ
BEN ANLATINCA DELİ DİYORLAR
yeni bölüm
ÇARŞAMBA 20.00
SİNEGRAF
/SenAnlatKaradeniz
/SenAnlatKDeniz
www.atv.com.tr
atv

GENLERİNDE PERFORMANS VAR

Formula 1 yarışlarında elde ettiği başarıyla tanınan ve tasarım konusunda da uzmanlaşan McLaren markası, bugün peş peşe tanıttığı süperspor otomobillerin ilhamını geçmişinden alıyor.



Hız tutkusu ve ardından motorsporlarında yarışmak, otomobil tarihinde çok sayıda otomobil markasının doğmasını sağlarken aslında motor, fren ve aktarma sistemleriyle malzeme teknolojilerinin de gelişmesinde önemli katkılar sağladı. Kısaca otomobil tarihinin gelişimi motorsporları sayesinde hızlandı. Hız tutkusu olan pilotlardan biri de Bruce McLaren idi. Bay McLaren, pilotluk kariyerinin ilk döneminde Cooper yarış takımında yarıştı ve ardından 1963 yılında McLaren Formula 1 takımı kurdu.

McLaren, geliştirdiği M2B modeliyle ilk kez Monaco Grand Prix'sine katıldı. Bu araçta Ford'un V8 motoru görev yapıyordu. McLaren aynı yıl Formula 1'e ek olarak Indianapolis 500 ve Le Mans 24 yarışlarına da katıldı. McLaren, ilk cadde modelini geliştirmeye başladı. 1966'da geliştirilen M6A ve M8A modellerinde Chevrolet motoru görev yapıyordu. Ancak McLaren, karbü-



McLaren'ın 1966'da Formula 1'e ilk kez katıldığı M2B ile 2016'da yollara çıkan 570S Coupe.





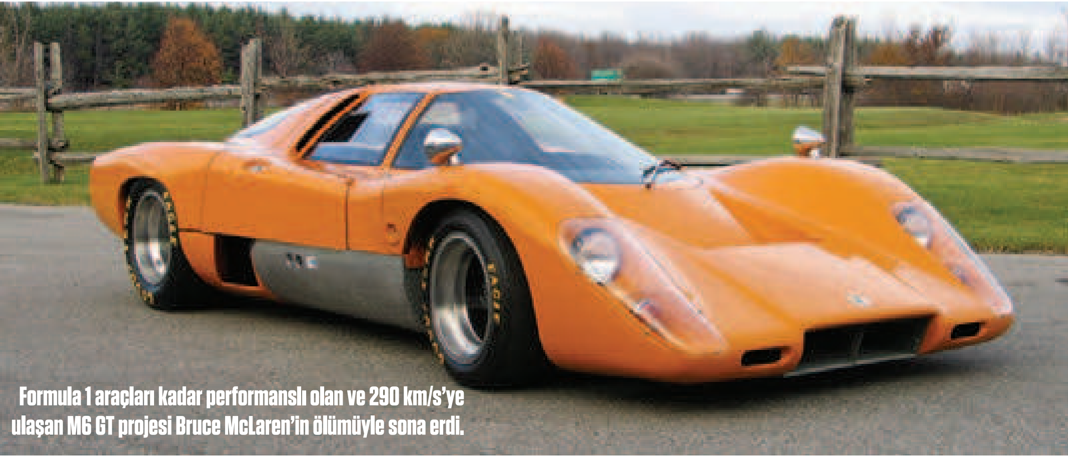


Bruce Leslie McLaren

McLaren'ın kurucusu Bruce Leslie McLaren ya da daha çok bilinen adıyla Bruce McLaren, 30 Ağustos 1937'de Yeni Zelanda'da doğdu. Mühendislik eğitimi alan McLaren, 1958'de Cooper takımıyla Formula 1'de yarışmaya başladı. İlk yıl F1'de ikincilik elde eden McLaren, ertesi yıl birincilik kupasını kaldırdı. 1963'te McLaren markasını kuran McLaren, 1966'ya kadar Cooper ile yarışmayı sürdürdü. 1966'da McLaren M2B ile piste çıkan Bruce McLaren, İngiltere'de Goodwood pistinde kendi tasarladığı Can Am MD8 yarış otomobiliyle 2 Haziran 1970'de yaptığı kazada hayatını kaybetti.



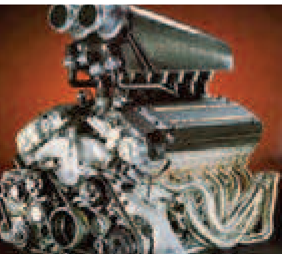
ratörlü Chevrolet motoru için enjeksiyon sistemini geliştirdi. Bu araçla çok sayıda yarışta birincilik elde eden McLaren, 1969'da McLaren M6 GT isimli süperspor modelini üretmeye başladı. M6 GT'de Corvette'in 5,7 lt'lik 370 HP gücündeki V8 motoru görev yapıyordu. Ortadan motorlu olan bu süperspor, 5 ileri manuel şanzımanıyla 290 km/s'ye ulaşıyordu. Kısa zamanda çok fazla yol kat eden McLaren'in kurucusu Bruce McLaren, Goodwood pistinde kendi tasarladığı yeni yarış otomobili M8D ile kaza yaparak 1970 yılında 33 yaşındayken hayatını kaybetti. 1974'te Formula 1 şampiyonu olan McLaren markası, 1984 ve 1985'te de birinciliği elde etti. Ardından McLaren, Honda ile işbirliği yaptı. McLaren Honda takımı, 1988, 1990 ve 1991'de Ayrton Senna ile birlikte 3 şampiyonluk daha elde etti. 1993'te Alain Prost ile McLaren Honda yine şampiyon oldu. McLaren'in Formula 1'deki başarısını caddelere taşımak isteyen F1 pilotu Ron Dennis, McLaren'in bir uçağı karada yakalayabilecek kadar hızlı bir oto-

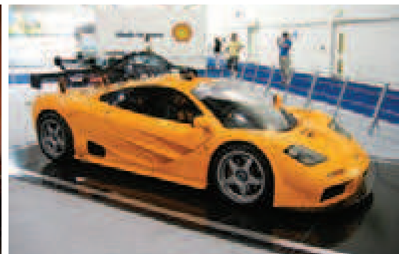

Formula 1 araçları kadar performanslı olan ve 290 km/s'ye ulaşan M6 GT projesi Bruce McLaren'in ölümüyle sona erdi.


Kanada ve Amerika'da düzenlenen Can-Am yarışlarında McLaren, 1967'den 1971'e kadar peş peşe 5 şampiyonluk elde etti.




McLaren F1'in arkasında 2 koltuk bulunurken direksiyon ve sürücü koltuğu kokpitin ortasındaydı.


F1'in motoru, McLaren'in Formula 1 ortağı BMW tarafından geliştirildi.


1995'te üretilen F1 GTR, F1'e göre 27 HP daha az güce sahip ve 90 kg daha hafif bir modeldi.


McLaren, 1997'de GT yarışlarına katılmak için gerekli homologasyonu karşılaştırmak amacıyla McLaren F1 GTR Longtail modelini geliştirdi.

mobil üretmesini hedefliyordu. McLaren, dünyanın en iyi süperspor otomobilini geliştirmek için ünlü tasarımcı Gordon Murray ile anlaştı. Yoğun çalışmalar sonucu ilk konsept 1990 yılında tanıtıldı. McLaren, bu modele Formula 1 otomobillerine benzer özelliklerinden dolayı F1 adını verdi. Konsept üzerinde yapılan iyileştirmeler ve testler sonucu McLaren F1, 28 Mayıs 1992 tarihinde Monako'da tanıtıldı ve ardından üretimine başlandı. İlk McLaren F1, Kasım 1993 yılında teslim edildi. McLaren F1, dönemin en sıra dışı otomobillerindi. Bir F1'in üretilmesi yaklaşık 6 hafta sürüyordu ve bu araçta kullanılan pahalı malzemeler de fiyatına yansıyordu. McLaren F1'in fiyatı 635.000 Sterlin idi ve 370 km/s'lik maksimum hızıyla dönemi için dünyanın en pahalı ve en hızlı seri üretim otomobili unvanını elde etti. McLaren F1'de, görev yapan 6,1 lt'lik BMW M Power imzalı V12 motorda silindir başına 4 supap vardı. 7400 d/d'de 635 HP güç ve 4000 d/d'de 650 Nm tork üreten bu V12'de emme supapları için VANOS (değişken supap kontrolü) görev yapıyordu. Ayrıca 6 ileri manuel şanzımanda bulunan F1'in debriyajında 3 adet karbon fiber disk kullanılmıştı. Otomobilde hidrolik direksiyon sistemi ve ABS yoktu. Müzik sistemi ve klima da olmayacaktı ama Ron Dennis'in ısrarı üzerinde monte edildi. 1995'de üretilmeye başlanan McLaren F1 GTR'ın motoru, 608 HP gücündeydi ve


Bugün açık arttırmalarda McLaren F1'in fiyatı 20 Milyon Euro'ya kadar çıkabiliyor. Paha biçilemeyen otomobillerden biri olan 1992 McLaren F1, 2013 P1, 2014 650S Spider, 2014 McLaren 650S ve 2011 McLaren MP4-12C modelleri bir arada.

Mercedes-McLaren SLR

Formula 1 yarışlarında McLaren ile Mercedes, 1995'de başlayan ve 2014'e kadar süren bir ortaklık yapmıştı. Bu işbirliğinin bir parçası olan SLR isimli sıra dışı model, 2003 ile 2010 yılları arasında üretildi. Formula 1 araçlarının performansını caddelere taşıyan SLR'ın 5,5 lt'lik kompresörlü V8 motoru 626 HP üretiyordu. Maksimum hızı 334 km/s olan aracın 0-100 km/s hızlanması 3,8 saniyeydi.



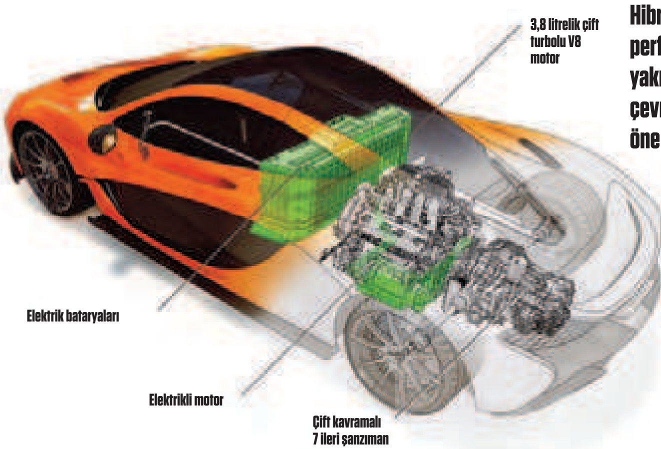




FORMULA 1 BAŞARILARI

McLaren, 1963 yılında Formula 1'e katılmasının ardından 1974, 1984, 1985, 1988, 1989, 1990, 1991 ve 1998'de markalar şampiyonu oldu. McLaren, 1974'de Emerson Fittipaldi, 1976'da James Hunt, 1984'de Niki Lauda, 1985, 1986 ve 1989'da Alain Prost, 1988,1990 ve 1991'de Ayrton Senna, 1998 ve 1999'da Mika Hakkinen, 2008'de Lewis Hamilton ile Formula 1 pilotlar şampiyonluğunu elde etti.





Hibrit McLaren P1, performansı kadar yakıt tüketimi ve çevreciliğiyle de öne çıkıyor.


2014 McLaren 650S Spider


2017 McLaren 720S


2012'de tanıtılan X-1 türünün tek örneği olan bir özel üretim.

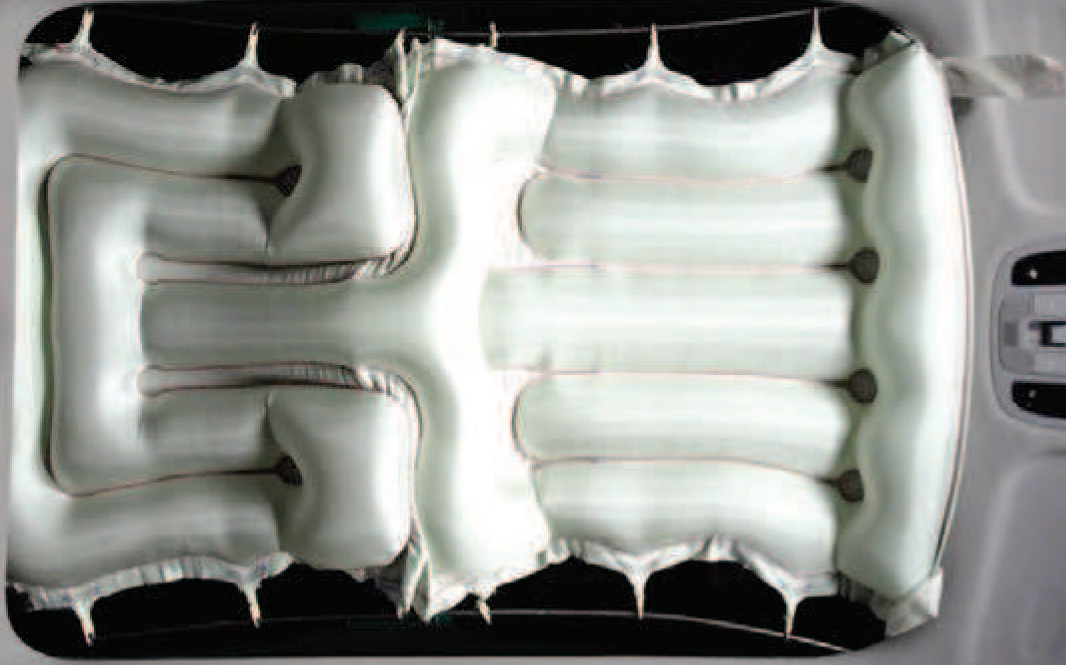

2018 McLaren Senna

bu araç F1'e göre 90 kg daha hafifti. 1996'da 680 HP'lik F1 LM Roadcar ve 600 HP'lik F1 GTR Racecar üretilmeye başlandı. Sonunda McLaren F1'lerin üretimi 1998'de sona erdi. Bu araç, 1993 ile 1998 yılları arasında toplam 100 adet F1 üretildi ve 6 tane de konsept vardı. Ardından McLaren, Ron Dennis'in yönetiminde Mercedes ile birlikte SLR modelini üretti. İngiliz üretici, 2009'da yeni model için çalışmalarına başladı. Geliştirilen MP4-12C modeli 2011'in ortalarında satışa sunuldu. 333 km/s maksimum hıza ulaşan ve karbon fiber şasili karosere sahip MP4-12C'de McLaren tarafından geliştirilen 3,8 lt'lik 600 HP gücündeki çift turbolu V8 motor ve 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman görev yapıyordu. MP4-12C'nin ardından üretilen katlanır metal tavanlı MP4-12C Spider ise 329 km/s'ye ulaşıyordu. 2013 ile 2015 yılları arasında üretilen P1 modelinde 737 HP'lik 4,0 litre hacminde V8 motor ve elektrikli motor görev yapıyordu. Hibrit olan bu araç 916 HP'lik sistem gücüyle 350 km/s'ye ulaşırken ortalama yakıt tüketimi ise 9,6 lt/100 km idi. 650S, 540C, 570S ve 675 LT güncel McLaren modellerini oluştururken 720S ise en yeni modellerden biri. 2017'de yollara çıkan ve güncel amiral gemisi olan 720S'te çift turbolu V8 motor görev yapıyor ve bu model, 341 km/s'ye ulaşıyor. Ayrton Senna'nın anısına geliştirilen Senna modeli 2018'de Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak.

Yazı: Baturhan Boyacılar

DÜNYADA BİR İLK

Hyundai tarafından geliştirilen ve dünyada bir ilk olan panoramik açılır tavanlar için havayastığı sistemi, araç takla attığı zaman devreye girerek sürücü ve yolcuların yaralanma veya ölüm riskini azaltmayı amaçlıyor.



Panoramik cam tavanın araç içerisinde sunduğu ferahlık sayesinde son yıllarda giderek yaygınlaşan donanımlardan biri oldu. Panoramik cam tavanlı araçların takla atması ya da üzerinde çok ağır bir cismin düşmesi halinde parçalanabildiğime birkaç kez tanık olduk.

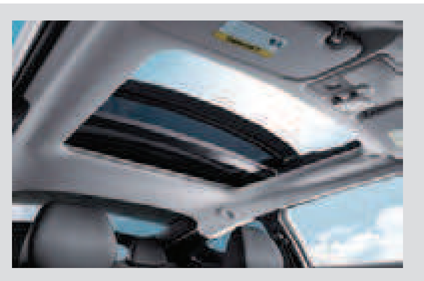
İşte bu noktadan yola çıkan Hyundai Mobis dünyanın ilk panoramik açılır tavan hava yastığını geliştirip tanıttı. Panoramik açılır tavan havayastığı, özel sertleştirilmiş cam tavanın arka bölümünde yer alıyor. Kaza anında sensörler, aracın devrilmesini algıladığında yani aracın koordinatları ve açısı değişmeye başladığında havayastığı açılarak sürgülü kapı gibi arkadan öne doğru kademeli olarak şişiyor ve tavanın tamamını kaplayıp sürücü ve yolcuların araçtan dışarı fırlamalarını veya kafa ya da boyun bölgelerinin yaralanmasını engelliyor. Panoramik açılır tavan havayastığı sadece 0,08 saniyede açılıyor. Hyundai ve Hyundai Mobis, panoramik açılır tavan havayastığını geliştirme sürecinde dummylerle çeşitli testler yapmış. Sistem aynı zamanda kaza anında emniyet kemeri takılı olmayan bireylerin araçtan fırlamasını da önlemek için geliştirildi. Emniyet kemeri takılı bireylerin de kaza anında araç dışına taşmalarını önleyen sistem, sıradan bir havayastığına göre daha karmaşık bir yapıya sahip ve açılması için yeterli alanın bulunması gerekiyor. Panoramik cam tavan kapalıyken, havayastığı yine devreye giriyor. Sistemin geliştirme maliyeti çok yüksek olduğu için seri üretimde kullanılmaya ne zaman başlanacağı henüz belli değil. Markanın Genesis ve Equus gibi lüks modelleriyle büyük SUV'ları sistemin öncelikli olarak kullanılabileceği araçlar olarak dikkat çekiyor.

Yazı:Baturhan Boyacılar





Araç takla atmadan önce sensörler devrilmeye başladığını algılayıp havayastıklarını çalıştırıyorlar. Sistem 0,08 saniyede açılıyor.





Fiat İş Birimi Direktörü
Altan Aytaç

Fiat Motorsporları Takım Direktörü
Koray Kafkas

EĞİTİM VE HEYECAN BİR ARADA

Fiat İş Birimi Direktörü Altan Aytaç ve Fiat Motorsporları Takım Direktörü Koray Kafkas ile Fiat Egea'nın satış başarısını ve "Egea Seni Piste Çağırıyor" projesinin detaylarını konuştuk.

Fiat Egea, 2017'yi en çok satan model olarak tamamladı. Egea'nın kısa tarihçesinden, geliştirilmesinden ve üretime başlamasından bahseder misiniz?

Altan Aytaç: Fiat Egea, Mayıs 2015'te İstanbul Autoshow 2015 Fuarı'nda tanıtıldı. İlk lansman organizasyonu o fuarda oldu. Egea, fuarın ziyaretçileri ve otomotiv endüstrisinde emek vermiş dostlarımız, arkadaşlarımızın ve otomotiv basınının çok büyük ilgisini çekmişti. Biz aracın lansmanını da Ekim ayında yaptık. Kasım başında da iletişimle beraber de satışına başladık. Mayıs'tan Ekim'e kadar geçen süre hazırlık süreciydi. Üretime Egea Sedan ile başladık ve Haziran'da, Egea Hatchback geldi. 2016 sonunda da otomatik şanzımanlarla beraber de Egea Station Wagon bayilerde oldu. Dolayısıyla 2016 yılında Egea ailesi tamamlandı. Egea, İtalya ve Türkiye'nin ortak geliştirdiği proje ama yüzde 70'den fazlası Türk mühendislerinin eseri oldu. Burada önemli olan husus ise Türk mühendisleri aracın tasarım sürecinden testlerine ve araç mekaniğine kadar her noktada işin içindeydi. Belki de Türkiye'de üretilen hiçbir araçta bu kadar büyük bir çalışma olmadı. Egea, neredeyse yarım asrı geride bırakan Tofaş'ın da olgunluk eseriydi. Bu zamana kadar hem otomobil, hem hafif ticari araç üreten fabrika, en büyük üretim kapasitesini, Ar-Ge'deki gücünü bir araya getirerek Egea projesini oluşturdu. Zaten ticari tarafta çok iyi hazırlandık, bayi teşkilatı özellikle. Sonuçta Egea üretilmeye başladı. Bundan sonraki süreçte 2016 yılında sedanda en çok satan model oldu. 2017 yılı başında bu sene de Egea liderliği bırakmaz diyorduk. Şimdi rakamları düşündüğümde 43.000'e yakın Egea Sedan satılırken Egea ailesi 48.000 adede ulaştı. Egea Hatchback de önemli. Özellikle Avrupa pazarında C segmenti yani kompakt sınıfın geleneksel güçlü yanını düşünürsek o noktada kuvvetliyiz. Avrupa'daki satış performansından çok memnunuz. Station'da ise neredeyse tek kaldı pazarda. Ama pazarda Station





ile büyüme hedefimiz devam ediyor. Bunu belli bir ölçüde başardık ve çalışmalarımız devam ediyor. Çünkü çok konuştuğumuz ve üzerinde durduğumuz bir otomobil. Sadece segment liderliği değil segmentini büyütme misyonunu da devam ettirecek.

Egea 2018'de de en çok satan model olacak mı?

Aytaç: Egea liderliği sevdi. Egea bizim bebeğimiz gibi. Normal şartlar altından bakıldığında C segmentinde sedan, hatchback ve SW gövde tipleriyle var. Bu yüzden, "bu bir aile otomobili" gözüyle bakılan bir otomobil.

Bir de insanları Egea ile piste çağırıyorsunuz. Bu fikrin doğuşu ve amacından bahseder misiniz?

Koray Kafkas: Fikir babası Altan Bey. Motorsporları konusu Fiat'ta zaman zaman gündeme gelir ve Egea lansmanından itibaren de hep konuşuldu. Hatta geçen seneki İstanbul Autoshow Fuarı'nda da ortaya çıkmıştı. Fiat Takımı'nın geçmişteki başarıları basın ve kamuoyu tarafından çok ilgi görmüştü. Bizim de hiçbir zaman aklımızdan çıkmamıştı aslında. Biz yarışmasak bile hep motorsporlarını düşünüyoruz. Bu noktada Egea ile ilgili birçok projemiz ve fikrimiz vardı. En önemlisi de Egea Seni Piste Çağırıyor'a başlarken tüm Türkiye'ye yayılalım, farklı bir şey yapalım dedik. Hem de bütün herkesi kucaklayıp motorsporlarını otomobil tutkunlarının yakınına götürelim istedik.

Aytaç: Koray Bey, motorsporları ekibiyle birlikte önemli bir altyapı hazırladı. Güvenli sürüş, trafikte otomobile hakimiyet, trafik kurallarına uyum açısından da eğitsel ama heyecanı ve tutkuyu da içinde barındıran bir aktivite.

Kafkas: Temel olarak insanların otomobile dokunmasını ve motorsporlarını yaşamalarını istedik. Geçen sene deneme amaçlı olarak 8 araçla gidip bayide otomobili test edenlere ve geçerli B sınıfı ehliyete sahip olanlara bu aktiviteye katılım hakkı verdik. Egea Seni Piste Çağırıyor aktivitesi için o gün geldiklerinde gruplara böldük. Geldiklerinde brifing artı yarışma artı ödül töreni kısımlarını üç bölüm olarak düşünürsek bunların tamamını 1.5 saat gibi bir sürede bitiriyoruz ve müşteri orada artık serbest zamana sahip oluyor. Yan aktivitelerimizi değerlendiriyor. Böylelikle insanlar sıkılmıyorlar. Çok vakitlerini almıyoruz ve çok organize olarak bir iş yapıyoruz. Temelde brifingde güvenli sürüş temasına dokunuyoruz. Otomobilde doğru oturma pozisyonlarını anlatıyoruz. Yanlış bildikleri doğruları gösteriyoruz. Brifing yaklaşık yarım saat sürüyor. Elimizden geldiği kadar insanlarda bilinç uyandırma konusuna çalışıyoruz. Tabii burada Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun çok büyük katkısı var. Bütün parkurun güvenliği, zaman alımı ve piste çıktıktan itibaren sportif tarafı, Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu tarafından yürütülüyor. Geçen sene toplam 8 ile gittik. 15-16 bayimiz katıldı. Bin 200 kişi deneyimledi. 2018'de 18 veya 20 şehre gitme hedefimiz var. 2 bin500 civarında insana aktiviteyi biraz daha geliştirerek ulaştırmaya çalışacağız. Bu işte gençleri daha çok görürüz sanıyorduk ama ailecek katılımlar da çok yoğun. Kadınlar çok katıldılar. Çok memnunlar. Hep erkek egemen bir aktivite gibi gözükse de gelen kadınlar çok memnun ve çok mutlu ayrılıyorlar. Otomobile temas etmek, bir yarış otomobilinin içinde bulunmak onlara çok ayrı mutluluk veriyor ve kendilerini çok değerli hissettiklerini söylüyorlar. İzmir'de bir aile yarıştı. Baba, kız ve annesi yarıştı. Ailenin kızı birinci oldu.

Yani heyecanı insanların ayağına götürüyorsunuz.

Kafkas: Öyle bir heyecan ki bunu anlatmak çok kolay değil. Biz bunu hiç yaşamamış birisine nasıl tarif ederiz bilmiyoruz. Bunu yaşamak lazım ve dediğimiz gibi herkese açığız. Bu sene daha fazla dolaşacağız. Ancak kısa bir parkur ve yarışma keyfini yaşayabilecek miyiz diyorlar. Ancak o kadar keyifli ki mesela o gün yorgunsanız oradan dinlenmiş çıkıyorsunuz. O enerji, o heyecan çok keyifli. Herkes oldukça heyecan içerisinde oluyor. Zaten biz ve TOSFED olduğu için bilgilendirme ve mücadeleye başlama konusunda profesyonel çalışma içerisindeyiz.

Otomobillerin teknik özelliklerinden bahseder misiniz?

Kafkas: 2016'da otomobilin tasarımıyla birlikte bu projeye başladık diyebiliriz. Yaklaşık altı ay boyunca Ar-Ge ile birlikte motorsporları takımı olarak bir prototip otomobil hazırladık ve bu otomobilin test sürüşlerini yürüttük. Altyapısı çok güçlü; çünkü bir Ar-Ge'miz var.

Bu otomobillerin geliştirilmesi tamamen Türkiye'de mi yapıldı?

Altan: Evet, Türkiye'de yapıldı. Türkiye dışından ekipman aldık ama know-how almadık. Çok güçlü bir otomobil oldu. Bu araçta görev yapan 1,6 lt'lik dizel motor 180 HP güç ve 440 Nm tork üretiyor. Bu motor standartta ise 120 HP güç ve 320 Nm tork üretiyor. Ayrıca çok özel bir body kit de tasarlandı Mesela arka kanat 100 km/s'nin üzerinde 50 kg basma kuvveti uygulamaya başlıyor. Zamanla bunun arttıran müthiş bir arka kanat tasarlandı. Karbon işçiliği de tamamen fabrikanın içinde yapıyorlar. Ön tampon içindeki karbon parçalarının tamamını biz tasarladık ve ürettik. Otomobilin üzerinde birkaç tane prototip haricindeki her şeyi kendi imkânlarımızla kullandık. Fren disklerimiz standart ama gerçekten çok etkili bir fren sistemi var.

Bu seneki plan kesinleşti mi?

Kafkas: Gideceğimiz her yerde pist yok. Adana'da bayimizin arka tarafında yer alan bir alanda yaptık. Urfa'da eski havalimanında yaptık. Ekibimiz önceden gidiyor, keşif yapıyor, organizasyonu hazırlıyor. Ondan önceki bir hafta çok mühim. Hem bölgesel duyuruları yapmak hem bayimizin hazırlığı. O yüzden önceden genel bir plan var ama değişiklikler olabiliyor.

Aytaç: Birçok il gezildi. Bu şehirlerin 29'unda Fiat markasının il birinciliği var. Bir şehirde birinci olmanız o şehre nasıl temas ettiğiniz ile de alakalı.

Bu başarıda Egea Seni Piste Çağırıyor etkinliğinin de etkisi var mıdır?

Motorsporları sadece bir etkinlik yapan, yarışan bir organizasyon değil daha sürdürülebilir daha kalıcı bütün ülkeye hitap edecek bir biçimde bayi teşkilatı ile kucaklaşan bir yapıya kavuşsun istedik. O açıdan da gittiğimiz her yerde de gördüğümüz ilgiden memnunuz. Bayi teşkilatının işin içinde olmasının bir sebebi de o. Hem otomobile, motorsporlarına meraklı olan kişiler hem de ciddi anlamda araç sahibi olmayı düşünen insanlar için Egea'nın neler yapabildiğini bilmek açısından çok faydalı oluyor.

Yazı: Halit Bolkan



FORMULA 1'DE YENİ DÖNEM

Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda pilotlara 2018 sezonundan itibaren kadın modellerin yerine çocuklar eşlik edecek. Formula 1'den yapılan açıklamaya göre, yarış öncesi pistte dizilen otomobillerin yanında 2018 sezonundan itibaren çocuklar yer alacak. Bu uygulama, Formula 1 yarışlarının yanı sıra yapılan Formula 2 ve GP3 mücadelelerini de kapsayacak. Pistte yer alacak çocuklar, karting ya da Formula'nın küçükler kategorisinde yarışan sporcular arasından seçilecek. Formula 1 Pazarlama Müdürü Sean Bratches, konuya ilişkin "Yarıştan sadece birkaç dakika önce yanlarında duracakları idollerinin müsabakalara nasıl hazırlandıklarını izlemek, gençler için sıra dışı bir fırsat olacak. Bu sayede bir gün pilot olabilmenin hayalini kurabilecekler. Bu uygulamanın yeni Formula 1 yıldızları için harika bir ilham kaynağı olacağını düşünüyorum." ifadelerini kullandı. Yarış öncesi pistte kadın modellere yer verme geleneğinin, Formula 1'in marka ve günümüzün toplum değerlerine uymadığı gerekçesiyle 2018 sezonundan itibaren uygulanmayacağı duyurulmuştu.



MİNİKLERE EĞİTİM

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) Kadınlar Kurulu tarafından geliştirilen "Velinin Karnesi Nasıl?" projesi kapsamında, Bursa'da 1.578 ilkokul öğrencisine temel trafik eğitimi verildi. Emire Cantürk Eren, Yeşim Bostancı, Beyza Avcıoğlu, Ayşin Uysal, Didem Kargın, Çiçek Güney ve Sedef Dündar'dan oluşan TOSFED Kadınlar Kurulu tarafından düzenlenen etkinlikler çerçevesinde 2018 yılının ilk programı Bursa'nın merkez Yıldırım ilçesindeki Gülhanım Karasu İlkokulu'nda yapıldı.

GÖNÜLLÜLER ARANIYOR

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu, 13-16 Eylül 2018 tarihlerinde Marmaris'te düzenleyeceği Dünya Ralli Şampiyonası 13.yarışı olan Türkiye Rallisi'nde görev alarak, Türk otomobil sporlarına ve Türkiye'nin tanıtımına katkıda bulunmak isteyen gönüllüler arıyor. Daha önce üst düzey görevli olarak çalışmış, ulusal şampiyona takip etmiş bir sporcuysanız, iyi düzeyde yabancı dil biliyorsanız ve ekip olarak çalışmayı seviyorsanız, siz de başvurun.
İLETİŞİM: info@rallyturkey.com





VEFAT VE BAŞSAĞLIĞI

BC Vision Motorsport pilotlarından Ahmet Burkay, 25 Şubat 2018 tarihinde, tedavi gördüğü hastanede hayatını kaybetmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve sevenlerine başsağlığı ve sabırlar dileriz.



1 SMS
ile derginiz elinizde

OTO YAZIP
4177'YE SMS
ATIN BASILI
DERGİNİZ HER AY
~~₺12~~ ₺**8,50**'YE
ADRESİNİZE
GELSİN

- Aylık abonelik ücreti faturanıza yansıyabilir veya ₺ bakiyenizden düşebilir.
- Toplu ödeme yapmadan abone olma ayrıcalığı.

HEMEN ARAYIN

0212 354 36 04 / 0212 354 36 11 / 0212 354 36 27
WhatsApp Bilgi Hattı: 0552 357 00 00   www.turkuvazabone.com

Bu servisten tüm operatörler faydalanabilir. Otohaber'e abone olmak için **OTO** yazarak **4177**'ye SMS yollamanız yeterlidir. 4177'ye gönderilen her SMS ₺0,50 olarak ücretlendirilir. Aylık dergi abonelik ücreti faturalı hatlarda ₺6,50 olup faturaya yansıtılır, ön ödemeli hatlarda ₺6,50'lik tutar bakiyesinden tahsil edilir. Belirtilen fiyatlara KDV ve kargo ücretleri dahildir. 12 sayının sonunda abonelik otomatik olarak sona erer. Otohaber aboneliğini iptal etmek için **IPTAL OTO** yazarak **4177**'ye SMS gönderilmesi yeterlidir.

Türk Telekom -Turkcell - Vodafone

TURKUVAZ DERGİ



Dört tekerlekten çekiş sistemi daha iyi yol tutuşun anahtarlarından biri. Bu sistemlerin yeteneklerinin en iyi test edildiği ortamların başında kar ve buzla kaplı zeminler geliyor. Kuzey Kutup Dairesi üzerinde Subaru modelleriyle simetrik dört tekerlekten çekiş sisteminin yeteneklerini test ettik.

SUBARU İLE KUTUP


Boxer motor geleceğini sürdürürken Subaru'nun güncel modellerinin hepsini kullanma fırsatı buldum.

Hava sıcaklığı -13 C derece. Aslında şanslıymışız, çünkü bir hafta önce termometrede -36.5 C derece yazıyormuş. İstanbul'dan yola çıkarken hava sıcaklığı +14 C dereceydi. Zaten 27 C derecelik bir farkla yüz yüzeyiz; 50.5 C derecelik bir farkı hayal bile edemiyorum. Finlandiya'da Rovaniemi adlı kentteyiz. Turistik bir bölge; çünkü Kuzey Kutup Dairesi buradan geçiyor. Yani kutup bölgesine giriş noktasındayız. Neyse ki içliklerimiz, kalın kazaklarımız, botlarımızla tam tekmiliz. Burada olma sebebimiz ise heyecan verici: Subaru modelleriyle kar ve buz kaplı zeminlerde azmaya geldik.

Subaru otomobil dünyasının en özel markalarından biri. Geleneklerine bağlı, burnunun dikine giden bir marka. Boxer motor ve simetrik dört tekerlekten çekiş sistemleri alamet-i farikaları. Son dönemde bunlara gelişmiş elektronik güvenlik sistemleri de eklenmeye başladı. Parkurda bizi, Impreza, XV, Forester, Levorg, Outback, WRX STI ve BRZ bekliyor. Impreza, Türkiye'de satılmıyor ama merak ettiğim modellerden biri. Tabii WRX STI adı bile adrenalin salgılamamıza yetiyor.

Sabah 7:00'de kalkıyoruz ve karanlıkta kahvaltıya gidiyoruz. Kahvaltı çıkışı Forester, Outback ve XV'ler bizi bekliyor. Asfalt neredeyse hiç görünmüyor, tüm otomobillerdeyse Kuzey Avrupa ülkelerine özgü kış lastikleri takılı. Subaru konvoyu nedense

YOLCULUĞU



otelin çıkışına doğru değil kayak pistine doğru hareket ediyor. Daha ne oluyor diyemeden kayak pistinin tepesinde olduğumuzu fark ediyorum. Tamam, dört tekerlekten çekiş sistemi kaygan zeminlerde yol tutuş konusunda ciddi avantaj sağlar ama ya kayak pistinden inerken? XV'nin direksiyonundayım ve bu dik ve üstelik sert karla kaplı pistten güvenli şekilde inmek için yaptığım tek şey, X-Mode düğmesine basmak. Bu gelişmiş kontrol sistemi, frenleri, CVT şanzımanı, simetrik 4x4 sistemini, ESP'yi, ABS'yi ve motor besleme sistemini kumanda ederek, 4 km/s hızda beni aşağı indirdi. Sektörde genel olarak Eğim İniş Kontrolü olarak adlandırılan bu sistem birçok markada karşımıza çıksa da bu kadar etkin çalışanına rastlamak zor. Çünkü X-Mode çok zorlu koşullarda, örneğin derin karda ya da buzla kaplı yokuşları çıkarken de inanılmaz işler başarıyor. Yani sadece bir eğim iniş kontrol sistemi değil. Diğer yeteneklerini görmek için çok beklemem gerekmedi. Orman içerisinde traktörle açılan bir yoldan ilerlemek zorunda kalınca X-Mode'un başarısını alkışlamaktan başka bir şey yapmama gerek kalmadı. Zeminden yüksekliği 22 cm olan XV, bazen altını kara sürterek ilerlerken yaptığım tek şey gaza basmaktı. Özel hazırlanmış son derece dik ve buzla kaplı tepeye tırmanıp inmek de bu sistem sayesinde çocuk oyuncağı gibiydi. Açıkçası kompakt sınıfta yer alan hatta biraz da narin görünen bu SUV'un, Forester ve Outback gibi off-road ortamına daha hazırlıklı görünen ağabeylerinin peşinden rahatlıkla gitmesini beklemiyordum.

Forester ve Outback ile de aynı parkuru geçtik ve yüksek motor güçleri sayesinde daha iştahlı şekilde gaza basmak keyif verdi. Yol tutuşla ilgili bir piste girdiğimizde simetrik 4x4 sistemi ve X-Mode'un buzla kaplı zeminde virajlardaki güvenliğini ve hızlanmalardaki başarısını test etme fırsatım oldu. Ayrıca pistin bir noktasında sol tekerlekler yumuşak karda, sağ tekerlekler de buz üzerindeyken hızlı kalkış ve fren denemelerinde de çekiş sisteminin sağladığı denge vurgulanıyordu. Özel hazırlanmış tümseklere sahip bölümde de her üç model de sürekli üç tekerlek üzerinde hareket etti. Artık bu otomobillerin neler yapabileceğini anlamıştık. Yani heyecanımız sönmeye yüz tutmuştu ki, sıra drift parkuruna geldi. WRX STI ile ilk tanışmam burada oldu.

Heyecanımız sönmeye yüz tutmuştu ki, sıra drift parkuruna geldi. WRX STI ile ilk tanışmam burada oldu.

300 HP güç, 400 Nm tork ve simetrik dört tekerlekten çekiş. Buzda drift yapmak bu otomobille çocuk oyuncağı. Gaz pedalıyla kontrol son derece kolay. İstediğinizi anında yerine getiren bir direksiyon. Ralli genleri hala son derece baskın. WRX STI ile bu kez bol virajlı bir pistteyim. Önce korkutuyor. Zemin tamamen buz ve altımda gerçek bir performans canavarı. Düzlüklerde gaza basıyorum ama viraj nasıl dönülecek? Neredeyse kendi dönüyor! Tabii benim de biraz katkım var. Herkes bu otomobili bekliyor. İsteksizce inip, hiç bu zeminin otomobili gibi görünmeyen BRZ'ye geçiyorum. Arkadan itiş ve buz! Neyse ki çivili lastikleri de var. Ayrıca süspansiyon elden geçirilmiş. Artık Sachs marka amortisörler kullanılıyor. Fren sistemi de Brembo. Drift için yaratılmış sanki ama diğer kardeşleri kadar affedici sayılmaz. Daha dikkatli kullanmayı gerektiriyor. Tabii bu durumda keyif de artıyor.

Sırada ne var? Levorg ve Impreza. WRX STI'ın alt yapısından yararlanılan Levorg kendinden emin bir şekilde ilerliyor. Kardeşlerinden aşağı kalmıyor, tabii derin kar hariç. Benzer durum Impreza için de geçerli. Bu pistte en rahat kontrol ettiğim model ya da en huzurlu olduğum model Impreza oldu. Yine de bu iki model de adrenalin istediğinizde bunu sağlama potansiyeline de sahip.

Akşam yemeğine gidiş yolunda neredeyse tek aracın geçebileceği buzla kaplı köy yolunda Outback'in konforu pastanın üzerindeki çilek gibiydi. Neredeyse 10 saat boyunca Subaru modelleriyle kar ve buz üzerinde yapılabilecek ne varsa yaptık. Sonuç mu? Keyif, güvenlik ve performans bir arada!

Yazı: Halit Bolkan





Levorg, dinamik sürüş özellikleri ve pratik detaylarıyla keyifli bir aile otomobili.



X-Mode'u devreye sokmak için vites konsolundaki düğmeye basmak yeterli.



Çevre görüş sistemi sayesinde arazi sürüşleri kolaylaşıyor.



WRX STI'ın çok fonksiyonlu göstergesinden turbonun durumu da takip edilebiliyor.



KARŞILAŞTIRMA

MERCEDES E 220 D 4MATIC, VOLVO S90 D5 AWD

Orta üst sınıfın iki iddialı modeli 2,0 lt'lik dizel motorlar ve 4x4 aktarmayla karşı karşıya geldi.



SÜRÜŞ İZLENİMİ

AUDI A7 SPORTBACK

Tasarımıyla fark yaratan modellerden biri olan A7'yi ikinci neslinde daha yakından tanıyoruz.

TEST

ISUZU D-MAX

1,9 lt'lik yeni motorla donatılan makyajlı pikap, küçük motoruyla ne kadar verimli?





İNTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı **www.otohaber.com.tr**
Tamamen yeni içeriği, güncel haberleri ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

iPHONE UYGULAMASI!

1- En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.
2- otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.
3- otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için **OTOHABER** yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra **4122**'ye kısa mesaj atın.
Tüm operatörlerden **4122**'ye mesaj atabilirsiniz.
Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir.
MH: 0216 531 73 73


www.facebook.com/otohabercomtr


twitter.com/otohaberdergisi